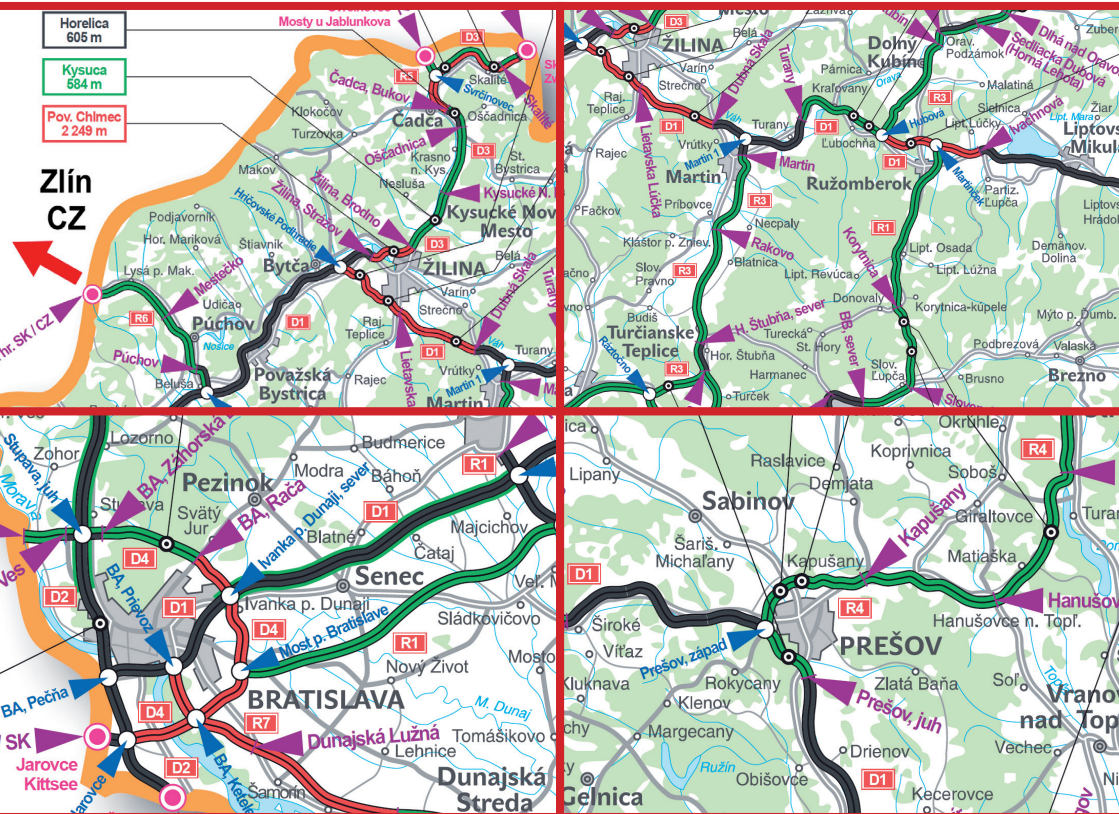


PERSPEKTÍVY DOSTAVBY DIAĽNIČNEJ SIETE V SLOVENSKEJ REPUBLIKE

ODBORNÝ SEMINÁR 2017



ZBORNÍK ZO SEMINÁRA

31. MÁJ 2017

DOM ODBOROV

ŽILINA, SLOVENSKÁ REPUBLIKA

Organizátori:

**LOGISTICKÝ
MONITOR**

INTERNETOVÉ NOVINY PRE LOGISTIKU



TransData

CROSLOG



COLPAX SK

PERSPEKTÍVY DOSTAVBY DIAĽNIČNEJ SIETE V SLOVENSKEJ REPUBLIKE 2017

Zborník z odborného seminára

Žilina 31. máj 2017

Vydaný ako mimoriadne číslo internetového portálu Logistický monitor

ISSN 1336-5851

Zborník zostavili:
Ing. Jaromír Moškoř
Róbert Paluška

Výtvarná agentúra A1
2017

GARANTI SEMINÁRA

prof. Ing. Jozef Gnap, PhD., Žilinská univerzita v Žiline
F-PEDaS, vedúci Katedry cestnej a mestskej dopravy, Slovensko

prof. Ing. Ján Čelko, CSc., Žilinská univerzita v Žiline
Stavebná fakulta, Katedra cestného staviteľstva

doc. Ing. Miloš Poliak, PhD., Žilinská univerzita v Žiline
F-PEDaS, Katedra cestnej a mestskej dopravy, Slovensko

OBSAH

DOPRAVNÁ INFRAŠTRUKTÚRA V ŽILINSKOM REGIÓNE	5
Ing. Marek Drličiak, PhD., Žilinská univerzita, Stavebná fakulta, Katedra cestného stavitel'stva prof. Ing. Ján Čelko, CSc., Žilinská univerzita, Stavebná fakulta, Katedra cestného stavitel'stva	
DÔLEŽITOSŤ DOSTAVBY DIAĽNIČNEJ SIETE Z HĽADISKA BEZPEČNOSTI	14
prof. Ing. Alica Kalašová, PhD., Žilinská univerzita, Fakulta prevádzky a ekonomiky dopravy a spojov, Katedra cestnej a mestskej dopravy Ing. Jozer Paľo, Žilinská univerzita, Fakulta prevádzky a ekonomiky dopravy a spojov, Katedra cestnej a mestskej dopravy Kristián Čulík, Žilinská univerzita, Fakulta prevádzky a ekonomiky dopravy a spojov, Katedra cestnej a mestskej dopravy	
PROJEKT D4/R7 Z HĽADISKA POTRIEB TVORBY DOPRAVNÉHO MODELU A RIEŠENIE	24
PREDPOKLADANÝCH VÝKONOV NÁKLADNEJ DOPRAVY NA OBCHVATE BRATISLAVY Ing. Tibor Schlosser, CSc, Katedra dopravných stavieb, Stavebná fakulta SZU Bratislava Dr. Ing. Peter Schlosser, DOTIS Consult, s.r.o., Bratislava	
SÚVISLÁ DIAĽNICA D1 ŽILINA - KOŠICE POSTAVENÁ NEBUDE?	34
Ing. Ľubomír Mateček, Autorizovaný inžinier Slovenskej komory stavebných inžinierov, Žilina	
D49 – R6 A ROZVOJ STŘEDNÍ MORAVY A SLOVENSKA	62
Libor Lukáš - predseda sdruzenia, Sdružení pro rozvoj dopravní infrastruktury na Moravě	
DOSTAVBA DIAĽNIČNEJ SIETE V SR – PLÁNY A REÁLNE MOŽNOSTI	72
Ing. Marián Hanták, CSc., Ministerstvo dopravy a výstavby SR	
PERSPEKTÍVY DOSTAVBY DIAĽNIČNEJ SIETE V SLOVENSKEJ REPUBLIKE	77
Ing. Pavel Bartoš, FITE a.s., predseda predstavenstva FITE a.s., prezident Sdružení pro rozvoj MSK	
AUTOSTRÁDU „VIA CZECHO-SLOVAKIA“ MIMOVLÁDKY ONESKURUJÚ O 15 ROKOV	96
BAŤA BY IM URČITE NEDAL ANI KORUNU PODPORY Ján Mišura, riaditeľ, SOPK ŽRK ŽILINA	

Dopravná infraštruktúra v Žilinskom regióne

Marek Drľičiak, Ján Ćelko¹

Abstrakt: Územie Žilinského regiónu vedie viacero dôležitých dopravných koridorov, ktoré na seba prirodzene viažu záväzky rozvoja okolitého územia. Pre udržateľný rozvoj územia je základným ukazovateľom rovnováha medzi dopytom a kapacitne vyhovujúcou infraštruktúrou. Riešenie dopravy lokálnymi dopravnými štúdiami neposkytuje ucelený pohľad na komplexný rozvoj územia. Racionálnym riešením je analýza prepravných vzťahov na základe štrukturálnych veličín územia. Ćlánok je venovaný porovnaniu prognózovaných variantov, ktoré vychádzajú z etapizácie výstavby dopravnej infraštruktúry.

1 Úvod.

Žilinský samosprávny kraj sa rozkladá v severozápadnej časti Slovenska a je tretím najväčším krajom Slovenskej republiky. Hraníči s Ćeskou republikou a na severe s Poľskom. Má spoločné hranice s tromi ďalšími kraji Slovenska - Trenčianskym, Banskobystrickým a Prešovským. Zahŕňa 5 regiónov (Horné Považie, Kysuce, Liptov, Orava a Turiec) a 11 okresov (Bytča, Ćadca, Dolný Kubín, Kysucké Nové Mesto, Liptovský Mikuláš, Martin, Námestovo, Ružomberok, Turčianske Teplice, Tvrdošín a Žilina).

Územím Žilinského kraja z nich prechádzajú dva - koridor „Baltic – Adriatic“ a koridor „Rhine – Danube“. Porovnaním lokalizácie slovenských dopravných a urbanistických koridorov prechádzajúcich územím Žilinského kraja s európskymi multimodálnymi koridorami zistíme, že:

- dopravný a urbanistický koridor Bratislava – Žilina – Ćadca je v celej dľžke súčasťou európskeho multimodálneho koridoru „Baltic – Adriatic“.
- dopravný a urbanistický koridor – Žilina – Košice - UA je v celej dľžke súčasťou európskeho multimodálneho koridoru „Rhine – Danube“.

Zaradenie cestných úsekov do európskeho systému ciest AGR prechádzajúcich územím ŽSK je prezentované v Tab. 1-1. Zaradenie úsekov železničných tratí ŽSR do európskeho systému je zobrazené v Tab. 1-2.

¹ prof. Ing. Ján Ćelko, CSc., Žilinská univerzita, Stavebná fakulta, Katedra cestného stavitelstva, Univerzitná, PSĆ 010 26, Žilina, Tel.: +421 41 5135904, E-mail: jan.celko@fstav.uniza.sk
Ing. Marek Drľičiak, PhD., Žilinská univerzita, Stavebná fakulta, Katedra cestného stavitelstva, Univerzitná, PSĆ 010 26, Žilina, Tel.: +421 41 5135912, E-mail: marek.drliciak@fstav.uniza.sk

Tab. 1-1 Zaradenie cestných úsekov do európskeho systému ciest AGR prechádzajúcich územím ŽK

P.č.	Označenie cesty	Úsek
hlavné európske cesty		
1	E50	hr.ČR/SR-Drietoma-Kostolná-Trenčín-Bytča-Žilina-Poprad-Prešov-Košice-Michalovce-Vyšné Nemecké-hr.SR/Ukrajina
2	E75	hr.ČR/SR-Svrčinovec-Čadca-Žilina-Trenčín-Bratislava-Rusovce-hr.SR/Maďarsko
vedľajšie európske cesty		
3	E77	hr.Poľsko/SR-Trstená-Dolný Kubín-Ružomberok-Donovaly-Banská Bystrica-Zvolen-Krupina-Šahy
doplnkové európske cesty		
4	E442	hr.ČR/SR-Makov-Bytča-Žilina

Tab. 1-2 Zaradenie úsekov železničných tratí ŽSR do európskeho systému

P.č.	Označenie trate, kategória		Úsek
	AGC	AGTC	
1	E40 prvá	C-E40	hr.ČR/SR-Svrčinovec-Čadca-Žilina-Poprad-Kysak-Košice-Čierna nad Tisou-hr.SR/Ukrajina, hr.ČR/SR-Strelenka-Púchov-Žilina
2	E63 prvá	C-E63	hr.Rakúsko/SR-Petržalka-Bratislava-Trnava-Leopoldov-Púchov-Žilina, Galanta-Leopoldov

2 Dopravné zaťaženie – RPDl vs model

2.1 Celoštátne sčítanie dopravy

Celoštátne sčítanie cestnej dopravy na území Slovenskej republiky sa uskutočňuje ako súčasť celoeurópskeho sčítania cestnej dopravy (E-Road Traffic Census), organizovaného Európskou hospodárskou komisiou pri Organizácii spojených národov v Ženeve a medzinárodnou organizáciou EUROSTAT v Bruseli. Celoštátne sčítanie dopravy sa uskutočňuje na území Slovenskej republiky od roku 1963, od roku 1980 pravidelne každých 5 rokov na všetkých úsekoch diaľnic, rýchlostných ciest, ciest I. a II. triedy a vybraných úsekoch ciest III. triedy. Cieľom sčítania dopravy je na základe jednotnej metodiky :

- overiť vývoj intenzity automobilovej dopravy,
- získať údaje pre sčítanie dopravy na cestách európskej medzinárodnej siete (E a TEM),
- získať rozsah intenzity dopravy na diaľniciach a na cestnej sieti SR,
- získať informáciu o smerovaní automobilovej dopravy po ploche územia SR,

- získať informáciu o smerovaní vonkajších vzťahoch automobilovej dopravy k vybraným sídlam smernej veľkosti nad 5000 obyvateľov ležiacich na sieti ciest „ E “ ,
- získať podklady pre usmerňovanie investičných zámerov na základe spracovaných trendov očakávaného rozvoja intenzít cestnej dopravy vrátane dopadov na životné prostredie a nehodovosť.

Celoštátne sčítanie dopravy v roku 2015 prebehlo v zmysle novej „Metodiky výkonu a vyhodnotenia celoštátneho sčítania dopravy 2015“ schválenej MDVRR SR dňa 30.6.2015, tzn. výsledky nie je možné priamo porovnať s výsledkami z predchádzajúcich období. [1]

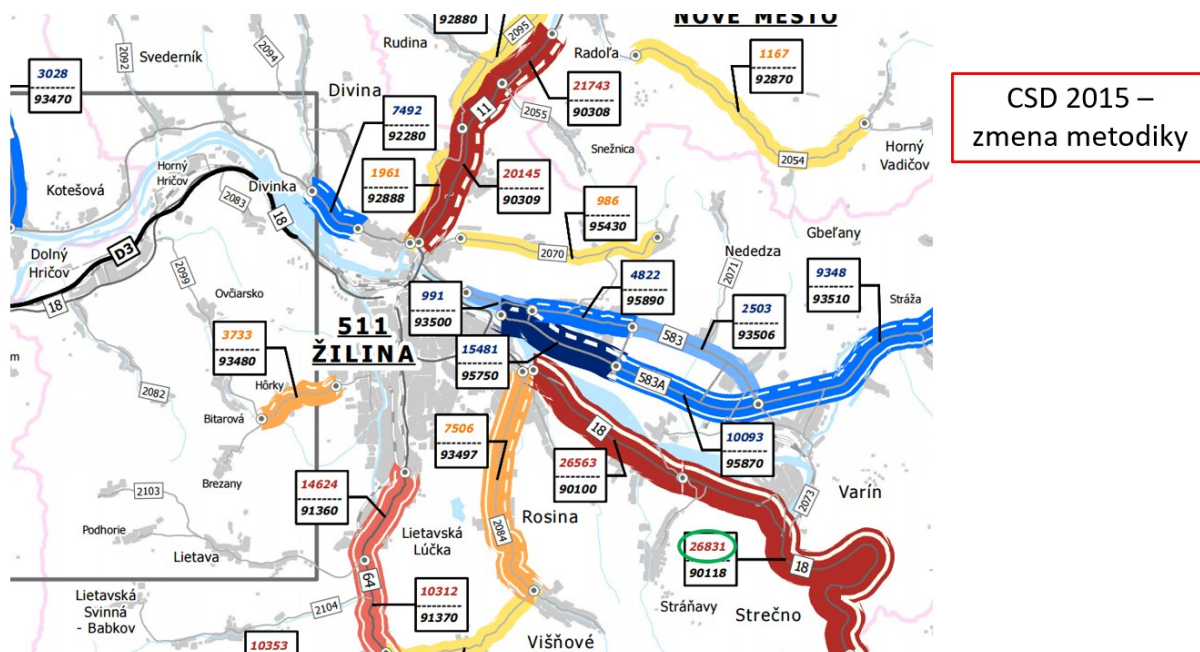
Pre výsledky zo sčítania dopravy v roku 2010 a ostatných predošlých plátí, že hodnota

- „T“ je súčet počtu všetkých druhov nákladných vozidiel a počtu prívesov
- „S“ je súčet počtu osobných vozidiel, počtu všetkých druhov nákladných vozidiel, počtu prívesov, počtu motocyklov

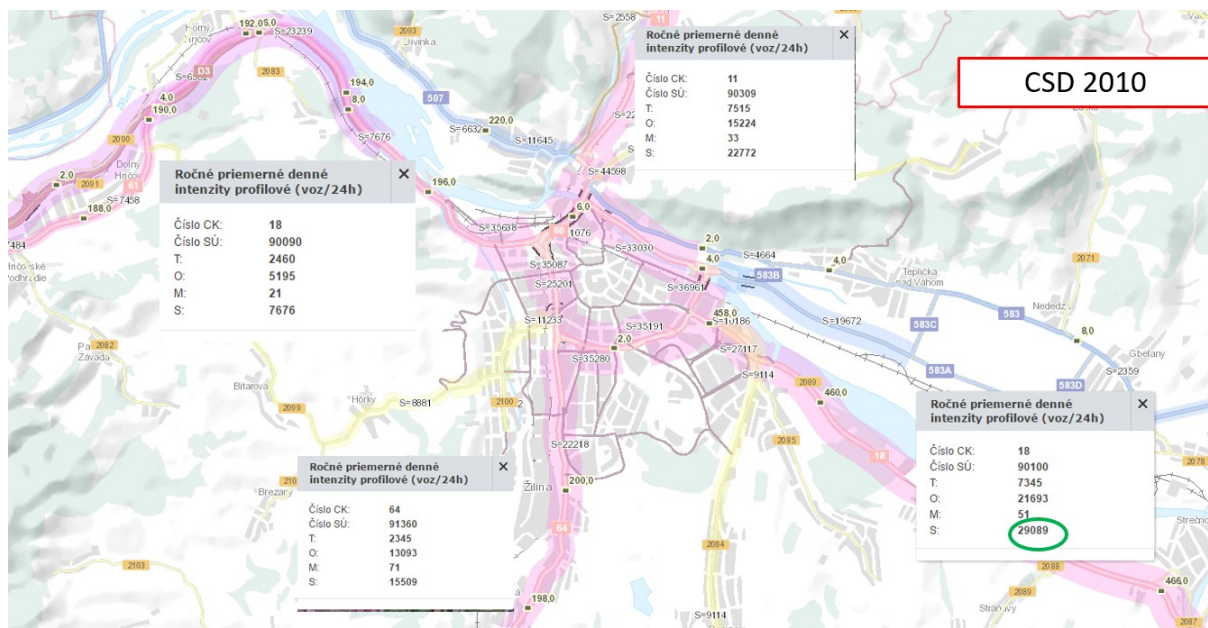
Pre výsledky zo sčítania dopravy v roku 2015 platí, že hodnota

- „T“ je súčet počtu všetkých druhov nákladných vozidiel
- „S“ je súčet počtu osobných vozidiel, počtu všetkých druhov nákladných vozidiel, počtu motocyklov

tzn. že nákladné vozidlá s prívesmi a ťahače s návěsmi sa na rozdiel od predchádzajúcich CSD počítajú za jedno vozidlo. [1]



Obr. 2-1 Výsledky CSD v Žiline – rok 2010 [1]



Obr. 2-2 Výsledky CSD v Žiline – rok 2015[1]

Výsledky CSD nevypovedajú o type dopravy. Nie je možné určiť podiel tranzitnej dopravy, resp cieľovej a zdrojovej. Takýto typ informácie je možný získať len formou rozsiahlych dotazníkových prieskumov. Náročnosť a najmä cena kordónových prieskumov z pravidla presahuje možnosti samospráv. Druhá voľba je spojenie čiastkových prieskumov do dopravného modelu územia.

3 Dopravný model

Model je všeobecné zobrazenie časti reálneho sveta, ktoré zahŕňa všetky informácie podstatné k jeho pochopeniu. Model zobrazuje svet na základe jeho základných zákonitostí s vylúčením všetkých náhodných detailov. Dopravný model je teda pokusom o napodobenie skutočného dopravného procesu na základe známych zákonitostí [4].

Vo všeobecnosti detailnosť modelu sa dá posúdiť v troch rôznych úrovniach. Makroskopický model popisuje dopravu vo veľmi rozsiahlom území, údaje poskytujú len základné informácie (chýba prepočet na hodinovú intenzitu). Mikroskopický model zahrňuje veľmi detailné informácie o jednotlivých vozidlách, zaoberá sa ich vzájomným vplyvom v danom momente [4].

Dopravné modely je možné použiť vo viacerých oblastiach:

- predpovedné modely,
- testovacie modely (porovnanie viacerých alternatív využitia územia),
- štúdie koridorov,
- územné plánovanie,
- pochopenie dopravného správania sa,
- odhadnutie objemu dopravy pri nedostatku údajov.

3.1 Základné vstupné údaje

Prvou požiadavkou na definovania dopravného modelu je kvalitná databáza štrukturálnych veličín. Požadované sú demografické a sociologické údaje, v prvom rade o počtoch obyvateľov členenom na ekonomicky aktívnych a neaktívnych, pričom je zásadné aj vlastníctvo motorového vozidla. Ďalšie skupiny obyvateľstva (deti, študenti, dôchodcovia) sú dôležité z pohľadu odlišného mobilitného správania sa. Tieto údaje sa spolu s údajmi o počte vozidiel, pracovných príležitostí, miest v školách, ubytovacích kapacitách, vybavenosti terciárneho sektoru (obchody, služby, kultúra, šport) dajú získať pomerne jednoducho.

Problém nastáva pri získavaní údajov o nákladných vozidlách. Lokalizácia vlastníckej firmy spravidla nezodpovedá reálnemu stanovisku vozidla.

Najzásadnejším problémom sú však údaje o mobilitnom správaní sa obyvateľov. Preferovaný dopravný prostriedok, pravidelnosť jazd, ich reťazce a vzdialenosti jednotlivých ciest sú údaje, ktoré sa v súčasnosti dajú získať len dotazovacím spôsobom v domácnostiach. Tento spôsob je však veľmi časovo a personálne náročný a práve z toho dôvodu výrazne sťažuje proces spracovania dopravnej prognózy, keď spravidla objednávateľ nedokáže ohodnotiť dôležitosť zbieraných údajov a náročnosť ich následného využitia v kontexte stanovenia výhľadového objemu dopravy. Je preto veľmi dôležité presadzovať povinné zadávanie požadovaných údajov pre štatistickú úrad v rámci celoštátnych zberov dát tak, ako je to v zahraničí.

Kvalitne spracované prieskumy však dávame predpoklad pre zodpovedné definovanie hybnosti obyvateľstva ako dôležitého podkladu pre stanovenie dopravnej produkcie, či veľmi dôležitej delby prepravnej práce, určujúcej podiel jednotlivých druhov dopravy pri delbe prepravnej práce.

Definovanie objemov nákladnej dopravy si vyžaduje špecifický prístup v porovnaní s IAD. Prepravné spoločnosti neposkytujú potrebné informácie. Jedným z najvierohodnejších zdrojov je mýtny systém, z ktorého je možné získať údaje o smerovaní nákladnej dopravy.

1. januára 2010 Slovenská republika uviedla do prevádzky jeden z najmodernejších elektronických mýtnych systémov, ktorý Slovensko zaradil medzi lídrov v oblasti elektronického výberu mýta v celosvetovom meradle. Údaje z mýta nie sú verejne dostupné. Ich použitie podlieha pravidlám platnej legislatívy [3]

4 ÚGD v ŽSK

Úlohou generelu je koncepčné riešenie všetkých druhov dopravy, ktoré sa v území realizujú, realizované prieskumy sa venovali preto nielen doprave cestnej ako hlavnému podkladu pre tvorbu dopravného modelu územia a zberu dát k analýze delby prepravnej práce a hybnosti obyvateľstva, ale aj dopravy ostatných.

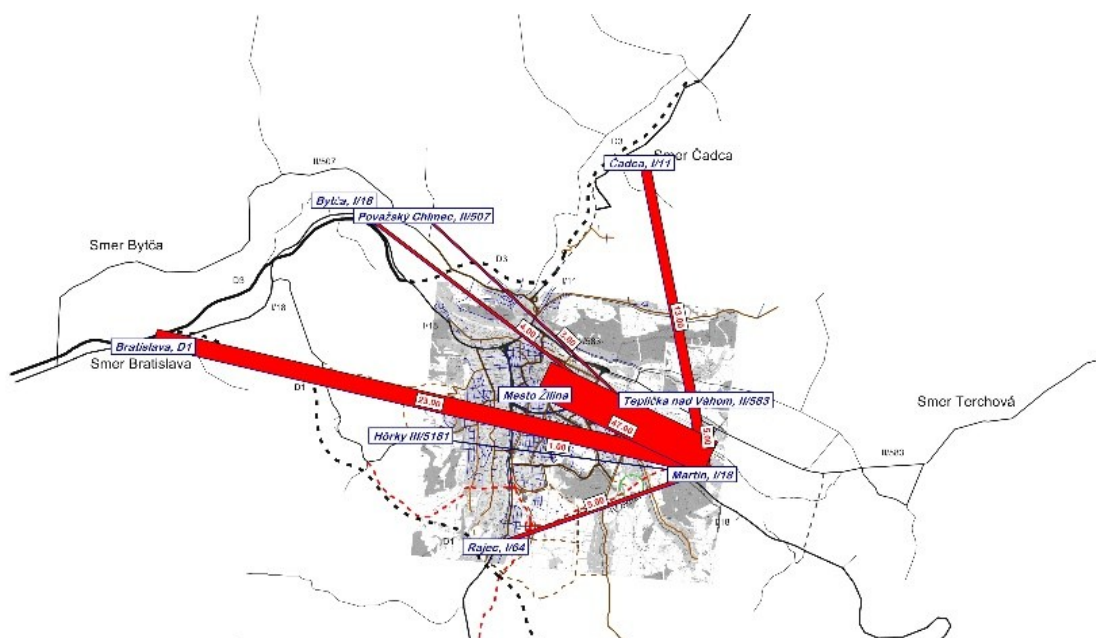
Spracovateľ ÚGD miest Žilina a Martin (Žilinská univerzita) vykonal v rokoch 2010-2015 súbor prieskumov, na základe ktorých môže analyzovať súčasnú dopravnú situáciu a stanoviť východiská pre návrh riešenia ÚGD. Ide o náročné smerové, križovatkové dopravné prieskumy a doplnujúce dopravnosociologické prieskumy [2].

V uvedených rokoch bol uskutočnený zber demografických a sociologických údajov a tiež bol realizovaný rad dopravných prieskumov na vybraných križovatkách mestského komunikačného

systému, profilových prieskumov a tiež smerový prieskum dopravy v aglomerácii. V rámci riešenia ÚGD dopravy mesta Žilina boli vykonané nasledovné prieskumy [2]:

- Dopravno-sociologický prieskum.
- Smerové prieskumy:
- Kordónový prieskum tranzitnej a zdrojovej/cieľovej automobilovej dopravy.
- Križovatkové, profilové prieskumy automobilovej dopravy.
- Prieskum statickej automobilovej dopravy.
- Profilové prieskumy cyklistickej dopravy.
- Prieskumy verejnej hromadnej dopravy.

Prieskumy, realizované v prípravných fázach riešenia ÚGD, boli v rokoch 2014-2015 doplnené o ďalšie prieskumy a analýzy, ktoré sa ukázali ako potrebné na základe výsledkov prvotných analýz. Výsledky všetkých prieskumov sú k dispozícii u spracovateľa ÚGD, návrh sumarizuje ich výsledky vo forme, potrebnej pre prípravu dopravného modelu a návrhu dopravnej infraštruktúry.



Obr. 4-1 Príklad analýzy smerovania dopravy v Žiline, na vstupe od Martina, rok 2013 [2]

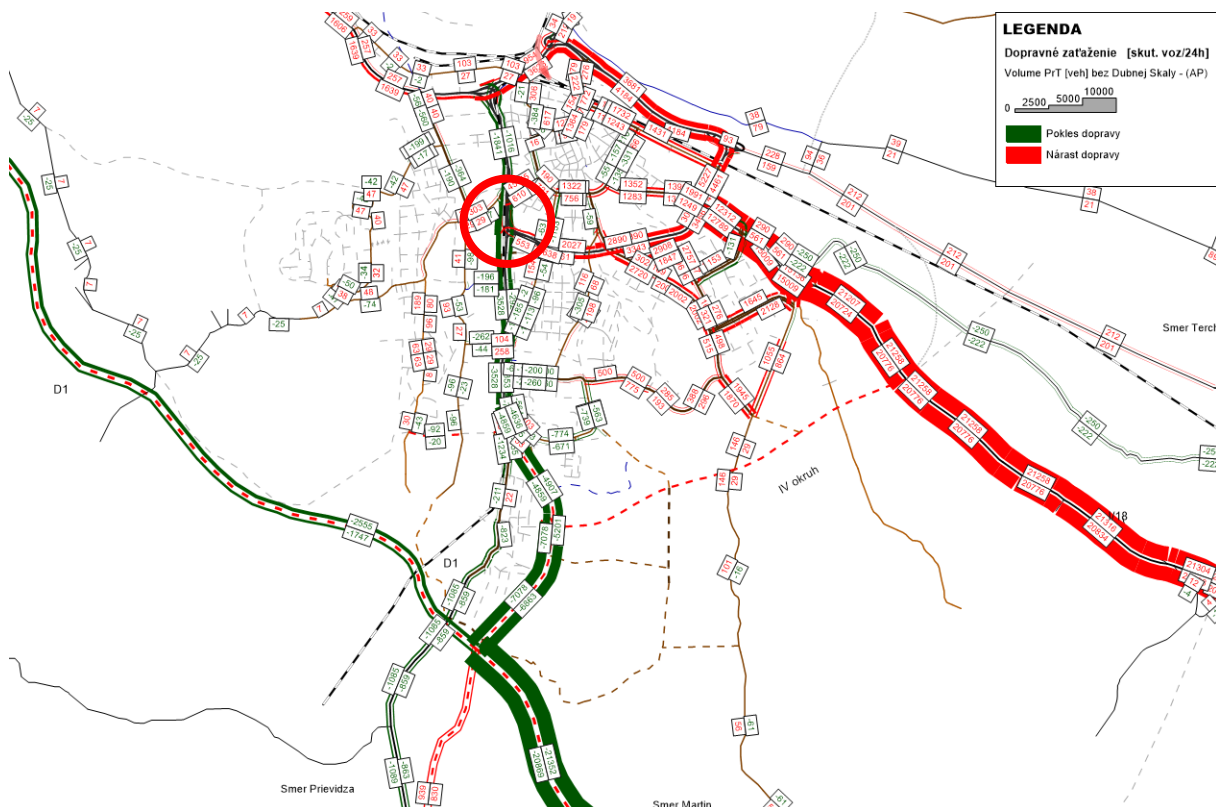
5 Vplyv etapizácie výstavby na vybrané časti ŽSK

V nasledujúcej časti článku sú prezentované výstupy z dopravného modelu mesta Žilina. Údaje prezentujú rozdielové kartogramy dopravného zaťaženia (porovnanie s nulovým stavom) pre nasledovné scenáre:

- Scenár A – rok 2025, uzatvorenie tunela Višňové Dubná Skala,
- Scenár B - rok 2025, spustenie prevádzky IV. okruhu mesta Žilina.

Úsek diaľnice D1 Lietavská Lúčka – Višňové – Dubná Skala začína v križovatke Lietavská Lúčka, kde trasa úseku nadväzuje priamo na predchádzajúci úsek diaľnice D1 Hričovské Podhradie – Lietavská

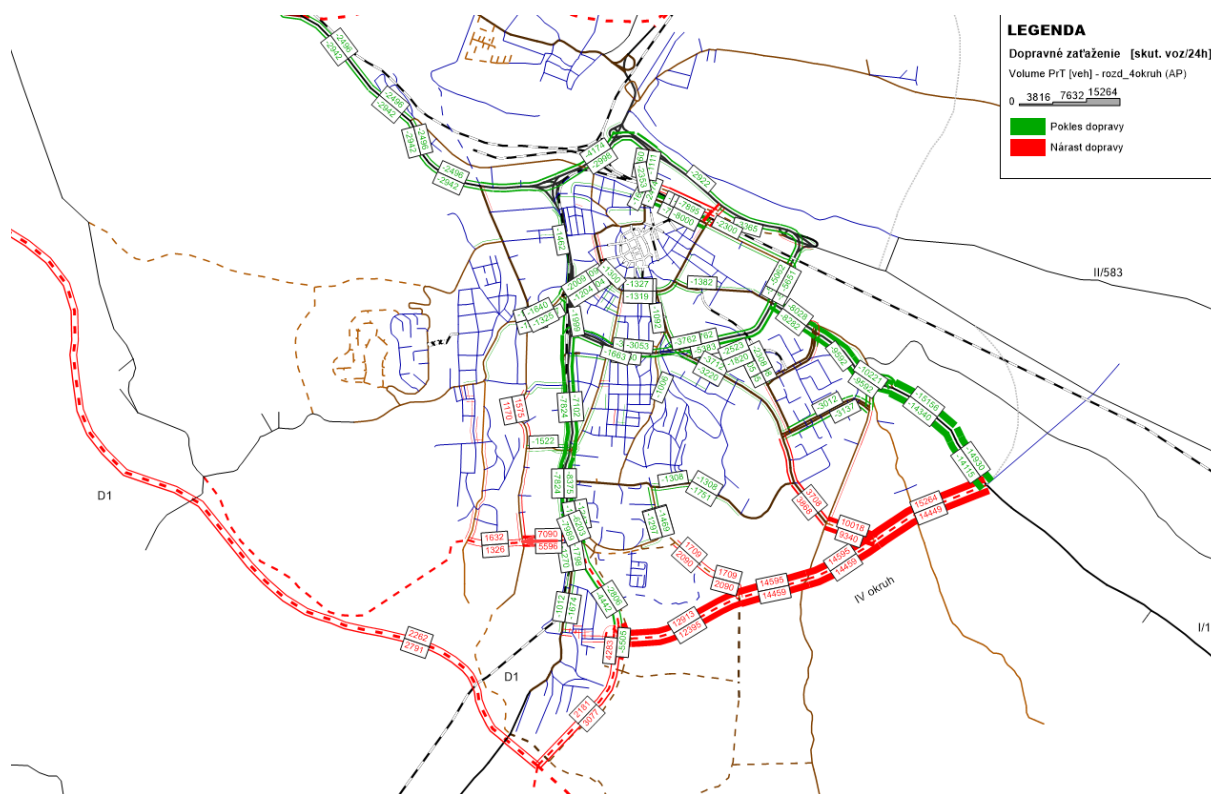
Lúčka. Križovatka pomocou plánovaného privádzača umožní prepojenie diaľnice D1 s mestom Žilina a cestou I/64. Za križovatkou trasa diaľnice postupuje smerom na východ, pretína katastre obcí Porúbka, Rosina, Višňové až splynie s tunelom Višňové. Tunnel prechádza popod vrch Hoblík a po viac ako siedmych kilometroch vyúsťuje v križovatke Dubná Skala a napojí sa na ďalšie pokračovanie D1.



Obr. 5-1 Rozdielový kartogram dopravného zaťaženia pri uzavretí tunela Višňové – Dubná Skala

V scenári A je spracované prognóza dopravy na v meste Žilina pri uzatvorení tunela Višňové – Dubná Skala. Dopravné prúdy budú distribuované po základnom komunikačnom systéme mesta. Takýmto zásahom do smerovania dopravy v smere Bratislava - Košice a späť sa navýši intenzita dopravy aj na komunikáciách nižšieho funkčného významu, kde sa v návrhu neuvažuje s tranzitnou dopravou. Jedným z predpokladaných kritických bodov je napojenie cesty I/64, resp. Južného diaľničného privádzača na III. mestský okruh (mestská ulica), kde vetvy mimoúrovňovej križovatky sú kapacitne nepostačujúce.

Plánovaný štvrtý okruh (Scenár B) , ktorý je navrhovaný ako rýchlostný, na prepojenie východnej časti mesta a oblasti priemyslu v juhozápadnej a južnej časti mesta. Okruh je navrhovaný v dvoch etapách výstavby, prvá etapa bude slúžiť ako prepojenie ciest I/64 a I/18, druhá v dlhodobom výhľade prepojí južnú časť mesta so západnou s pokračovaním na D1 pri Hričovskom Podhradí. Okruhy sú napojené radiálnym komunikačným systémom (11 radiál) na vonkajšiu cestnú sieť, pričom tiež zabezpečujú spojenie mestských častí s centrom mesta [5].



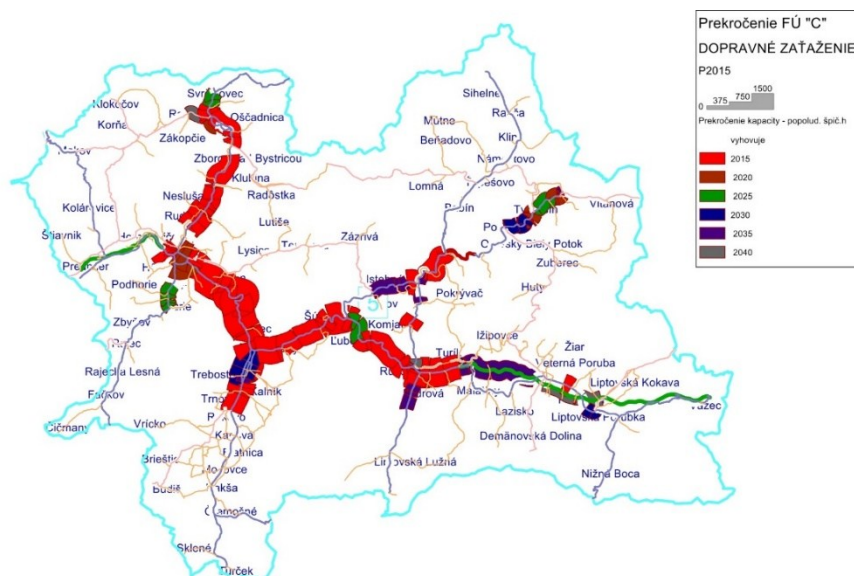
Obr. 5-2 Rozdielový kartogram dopravného zaťaženia s uvažovaním IV mestského okruhu mesta Žilina

Obr. 5-2 zobrazuje významný vplyv začlenenie IV. mestského okruhu do základného komunikačného systému mesta. Vo vzájomnej interakcii s prevádzkou ostatných plánovaných úsekov (D1, Južný diaľničný privádzač) sa predpokladá denná intenzita vozidiel v rozsahu 25 000 – 30 000. Takýmto zásahom by sa značne odľahčil III. mestský okruh.

6 Záver

Rozvoj územia je všeobecne spätý s kvalitou infraštruktúry. Kvalitné dopravnoplánovacie dokumenty musia byť v záujme obcí, miest a krajov. Ich vzájomný súlad dokáže optimalizovať a nastaviť plánovacie obdobie. Článok poukázal na synergické efekty výstavby vysokokapacitných úsekov cestnej infraštruktúry. Navýšenie dopravy musí byť analyzované na všetkých dôležitých uzloch siete.

Záverom je potrebné konštatovať potrebu výstavby nových úsekov diaľničnej siete a rýchlostných komunikácií. Obr. 6-1 poukazuje na problém vyťaženia ciest I. triedy v ŽSK počas popoludňajšej špičkovej hodiny.



Obr. 6-1 Prekroenie funknej úrovne na cestách I. triedy v ŽSK (údaje z roku 2015)

V roku 2015 je celkovo 135 úsekov I. triedy, z ktorých je 27 úsekov nevyhovujúcich, čo predstavuje 20 % zo všetkých ciest I. triedy. V prognózovanom roku 2040 vyplýva že na cestách I. triedy je 51 úsekov, ktoré nevyhovujú [6].

Najviac nevyhovujúcich úsekov zo všetkých správco v ŽSK má správca IVSC ZA, ktorých percento v rannej, popoludňajšej špičke a sedle spolu tvorí 28 % za rok 2015. V roku 2040 sa situácia zhorší keď počet nevyhovujúcich úsekov nám narastá a zo všetkých špičiek je 52 % úsekov hodnotených ako nevyhovujúcich [6].

Použitá literatúra

- [1] <http://www.ssc.sk/sk/cinnosti/rozvoj-cestnej-siete/dopravne-inzinierstvo.ssc>
- [2] Ján Čelko a kol., ÚZEMNÝ GENEREL DOPRAVY MESTA ŽILINA, Žilina, 02. 2016
- [3] <https://www.emyto.sk/web/guest/technology>
- [4] Kušnierová, J. - Hollarek, T.: Metódy modelovania a prognózovania prepravného a dopravného procesu. Žilina, EDIS, 2000, 166 s. ISBN 80-7100-673-4.
- [5] STRATEGICKÝ PLÁN ROZVOJA MESTA DO ROKU 2025,
- [6] Jakubiak, M.: ŽILINSKÝ SAMOSPRÁVNÝ KRAJ – DOPRAVNÝ MODEL, KAPACITÉ MOŽNOSTI, Diplomová práca, Žilina 2015, ID: EZP022856

Podakovanie

Tento článok vznikol vďaka podpore v rámci operačného programu Výskum a vývoj pre projekt: **Centrum excelentnosti pre systémy a služby inteligentnej dopravy II.**, ITMS 26220120050 spolufinancovaný zo zdrojov Európskeho fondu regionálneho rozvoja.



"Podporujeme výskumné aktivity na Slovensku/Projekt je spolufinancovaný zo zdrojov EÚ"

DÔLEŽITOSŤ DOSTAVBY DIAĽNIČNEJ SIETE Z HĽADISKA BEZPEČNOSTI

THE IMPORTANCE OF COMPLETION OF MOTORWAY NETWORK FROM THE POINT OF VIEW OF SAFETY

Alica Kalašová¹ Jozef Paľo² Kristián Čulík³

Abstrakt: Štatistické výsledky v Žilinskom kraji dlhodobejšie poukazujú na pretrvávajúce problémy dopravnej nehodovosti najmä pri následkoch na zdraví účastníkov cestnej premávky. Neexistuje veličina, ktorá by definovala a exaktne merala mieru bezpečnosti cestnej siete, obvykle sa bezpečnosť posudzuje nepriamo prostredníctvom štatistík o dopravných nehodách. V našom príspevku analyzujeme úsek medzi Žilinou a Čadcou a odhadneme, ako by sa zlepšila bezpečnosť po dobudovaní diaľnice.

Abstract:

Results of statistics on long term traffic accidents in Zilina region shows continuous problems, especially in terms of health consequences on road users. There is no exact method to calculate safety rate of traffic infrastructure. Generally, road safety is calculated indirectly, using long term data of traffic accidents, which is then compared to previously extracted data. In our contribution we analyze the road section between Žilina and Čadca and estimate how completion of the motorway would improve the safety

Kľúčové slová: bezpečnosť a plynulosť cestnej premávky, cestná infraštruktúra, dopravné nehody

Key words: safety and flow of traffic, road infrastructure, traffic accidents

JEL Classification: M19

1. ÚVOD

Bezpečnosť definujeme ako ochranu života, zdravia a majetku v premávke na pozemných komunikáciách. Odráža tak schopnosť systému fungovať s prijateľnou úrovňou rizika pre okolie systému i pre systém samotný na prijateľnej úrovni. Teda bezpečná doprava znamená, že všetky cesty vykonané do určeného cieľa sa uskutočnili bez akýchkoľvek nehôd alebo pocitov nebezpečenstva. Tradičnou metódou jej merania sú dopravné nehody. Bezpečnosť dopravy je komplexná záležitosť, kde spolupracujú viaceré úseky štátnej správy: ministerstva dopravy, ministerstva vnútra, ministerstva školstva a ďalších orgánov štátnej

¹ prof. Ing. Alica Kalašová, PhD., Žilinská univerzita, fakulta prevádzky a ekonomiky dopravy a spojov, katedra cestnej a mestskej dopravy, Univerzitná 1, 010 26 Žilina, e-mail: alica.kalasova@fpedas.uniza.sk

² Ing. Jozef Paľo, Žilinská univerzita, fakulta prevádzky a ekonomiky dopravy a spojov, katedra cestnej a mestskej dopravy, Univerzitná 1, 010 26 Žilina, e-mail: jozef.palo@fpedas.uniza.sk

³ Kristián Čulík, Žilinská univerzita, fakulta prevádzky a ekonomiky dopravy a spojov, katedra cestnej a mestskej dopravy, Univerzitná 1, 010 26 Žilina, e-mail: culik2@stud.uniza.sk

správy, ktoré nie sú priamo ministerstvami. Je to obraz priamej kvality a vyspelosti: ciest, dopravného prostredia (dopravného značenia, organizácie dopravy a pod.), skúsenosti vodičov a pokroku v zavádzaní inteligentných aplikácií vedy a výskumu do praxe, tzn. do vozidiel a dopravného prostredia, v ktorom vodič pôsobí.

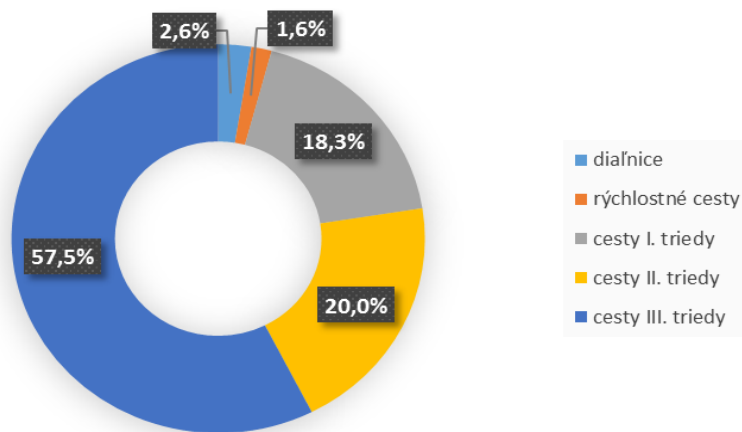
Dopravnú nehodu definujeme ako nepriaznivú udalosť v premávke na pozemných komunikáciách, napríklad havária alebo zrážka, ktorá sa stala alebo začala na pozemnej komunikácii a pri tom dôjde k usmrteniu, zraneniu osôb alebo ku škode na majetku.

Cestná infraštruktúra má veľký význam pre hospodársky rast, mobilitu pracovných síl ako aj konkurencieschopnosť v rámci medzinárodnej delby práce. Je jedným z kľúčových faktorov, ktoré významne ovplyvňujú ekonomický rozvoj a priestorové usporiadanie štátu, a preto má zásadný význam pre bezpečnosť cestnej premávky. Hlavné diaľnice a rýchlostné cesty majú v dopravnej sieti z hľadiska bezpečnosti ako i v ekonomickom a sociálnom vývoji regiónov osobitú úlohu a zvláštny význam. Preto je dôležité ich dokončenie.

2. SÚČASNÝ STAV A ROZVOJ SIETE DIAĽNIC A RÝCHLOSTNÝCH CIEST V SR

Súčasný stav cestnej infraštruktúry v SR je charakterizovaný relatívne hustou sieťou ciest, avšak s relatívne nízkym podielom ciest vyšších tried (diaľnice a rýchlostné cesty) pričom najmä na hlavných medzinárodných cestných spojeniach dochádza k prekročeniu existujúcej kapacity ciest.

Na základe posledných údajov Slovenskej správy ciest celková dĺžka cestných komunikácií na území Slovenska k 1.1. 2016 dosiahla 18 019 km, pričom dĺžky cestných komunikácií podľa tried (diaľnice, rýchlostné cesty, cesty I., II. a III. triedy) a ich relatívny podiel je znázornený na obr. 1.



Obr. 1: % zastúpenie cestných komunikácií podľa tried (diaľnice, rýchlostné cesty, cesty I., II. a III. triedy) v SR k 1.1.2017

(Zdroj: spracované autormi na základe [1,2])

Z obr. 1 je zreteľné, že takmer 60% cestnej infraštruktúry Slovenska tvoria cesty III. triedy, čo je viac ako súčet dĺžok ciest ostatných tried dohromady. Významným podielom prispievajú do cestnej siete aj cesty I. a II. triedy, pričom diaľnice a rýchlostné cesty nedosiahli dĺžku ani 300 km.

Stav cestnej siete v SR nie je na dostatočnej úrovni. Chýbajú prepojenia úsekov diaľnic a rýchlostných ciest tak, aby tvorili ucelené ťahy spájajúce hlavné centrá a boli napojené na cestnú sieť okolitých krajín, hlavne v smere Sever – Juh. Dá sa predpokladať, že ucelená sieť diaľnic a hlavných rýchlostných ciest bude dobudovaná až po roku 2020. V nasledujúcich tab. je uvedený súčasný stav diaľnic a rýchlostných komunikácií v SR.

*Tabuľka 1 Stav diaľnic k 1.1. 2017 v km
spracované podľa [4,5]*

Diaľnice	Celková dĺžka	V prevádzke	Vo výstavbe	V pláne
D1	516,419	365,789	54,5	96,11
D2	80	80		
D3	59,8	13	26,2	20,6
D4	47,925	5,025	27,26	15,64
Suma	704,144	463,814	107,96	132,35

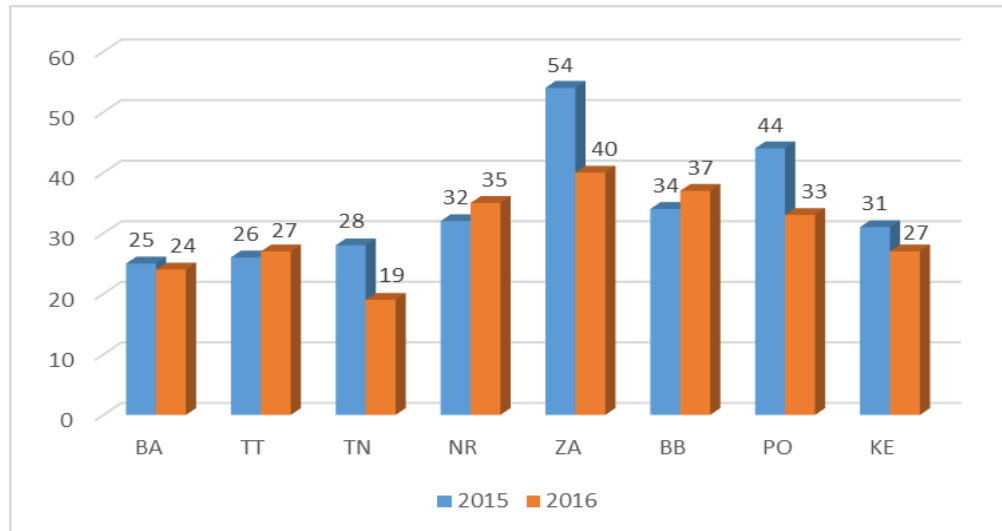
*Tabuľka 2 Stav rýchlostných ciest k 1.1. 2017 v km
spracované podľa [4,5]*

Rýchlostné cesty	Celková dĺžka	V prevádzke	Vo výstavbe	V pláne
R1	262,267	170,027		92,24
R2	325,877	60,169	7,85	262,42
R3	250	25		225
R4	99,553	18,763		98
R5	2			2
R6	25,883	2,681		23,202
R7	218,91		32,15	186,76
R8	54,64116			54,64116
Súčet	1239,13116	276,64	40	944,26316

*Tabuľka 3 Dopravná nehodovosť – porovnanie rokov 2015 a 2016
spracované podľa [3]*

		BA	TT	TN	NR	ZA	BB	PO	KE	Spolu SR
DN	2015	2362	1236	1288	1612	1978	1414	1929	1728	13547
	2016	2279	1234	1277	1697	2009	1307	2088	1631	13522
Usmrtení	2015	25	26	28	32	54	34	44	31	274
	2016	24	27	19	35	40	37	33	27	242
Ťažko zranení	2015	119	101	83	125	180	168	158	187	1121
	2016	112	95	74	112	175	153	189	147	1057

V tabuľke 3 je spracovaný vývoj dopravnej nehodovosti za posledné 2 roky podľa krajov a na obr.2 je znázornené grafické porovnanie uvedených rokov z pohľadu usmrtených. Z uvedeného obrázku vyplýva, že Žilinský kraj v minulom roku mal prvenstvo v počte mŕtvych na cestách.



Obr. 2: Počet usmrtených v jednotlivých krajoch v rokoch 2015 a 2016
(Zdroj: spracované autormi na základe [1,2])

3. ANALÝZA ÚSEKU ŽILINA - ČADCA

Žilinský kraj má najvyššiu nehodovosť zo všetkých krajov. Ako jednu zo základných príčin dopravnej nehodovosti je možné uviesť vysokú intenzitu dopravy. Tento fakt je umocnený tým, že v tomto regióne sa na pomerne malom dopravnom území stretáva niekoľko dôležitých medzinárodných tranzitných i vnútrozemských cestných dopravných smerov, ktoré s významnej časti Žilinského samosprávneho kraja vytvára dôležitý cestný dopravný uzol. Vysoká nehodovosť v tomto dopravnom uzle je výraznou mierou ovplyvnená nedostatočnou kvalitou a rozsahom dopravnej infraštruktúry, ktorá nezodpovedá dopravným nárokom na obslužnosť daného dopravného územia. Ak porovnáme výsledky dopravnej nehodovosti na cestách I. a II. triedy s výsledkami nehodovosti na rýchlostných komunikáciách dospejeme k zisteniu, že na kvalitnej a modernej komunikácii je vývoj nehodovosti priaznivejší ako na cestách nižšej kategórie a nižšej kvality.

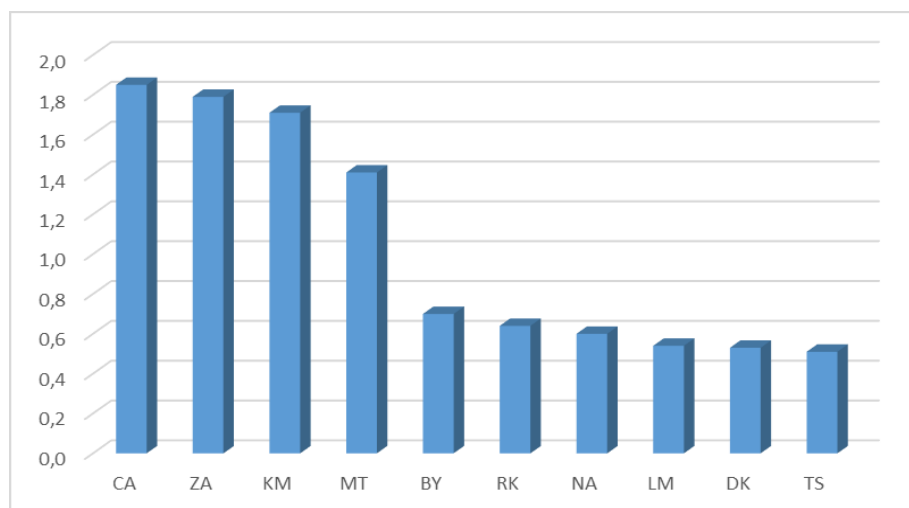
Súčasný stav cestnej infraštruktúry v okrese Žiline je charakterizovaný relatívne hustou sieťou ciest, avšak s nízkym podielom ciest vyšších tried (diaľnice a rýchlostné cesty). Celková dĺžka diaľnic D1 (E50) a D3 (E50) je 18,8 km, ciest I. triedy (I/10 (E 442), I/11 (E 75), I/18 (E 50), I/60, I/61, I/64) je 1,3,35km, ciest II. triedy (II/507, II/517, II/541, II/583) je 74,43 km, ciest III. triedy 227,105 km a miestnych komunikácií 623 km. Analýzou dopravno-inžinierskych prieskumov realizovaných v uplynulých rokoch boli zaznamenané najväčšie nárasty zaťaženia na ceste č. I/60 (Ľavobrežná komunikácia, Žilina) a cestách č. I/61 (ul. Kragujevská, Žilina).

Z analýzy dopravnej nehodovosti vyplýva, že Žilinský kraj patrí ku krajom s najvyššou hustotou dopravnej nehodovosti (DN/km - počet dopravných nehôd na 1 km za rok). Situácia je

spôsobená nielen geografickou polohou územia a dopravnou situáciou, ale tiež nevybudovanou sieťou diaľnic a rýchlostných ciest [6]

Zo štatistík vyplýva, že najviac usmrtených osôb bolo za sledované obdobie na cestách I. tried. V priemere na úrovni 57% za sledované obdobie. Na vplyv dopravnej nehodovosti v okrese Žilina okrem iného vplýva aj vysoké dopravné zaťaženie na určitých úsekoch. Zo štatistík za rok 2015 vyplýva, že najväčšie dopravné zaťaženie (počet vozidiel za 24 hodín) prichádza do mesta Žilina z cesty č. I/18 a to v počte 34 165 vozidiel/deň a z cesty č. I/64 v počte 26 107 vozidiel/deň. V tomto smere je potrebné spomenúť veľmi zaťaženú križovatku ciest č. I/18, č. I/60 a miestnej komunikácie ulice Košická (ďalej len „križovatka Žilina, Košická“) s poukázaním predovšetkým na smer Žilina-Martin a Martin-Žilina, kde v priemere touto križovatkou za týždeň prejde z oboch smerov približne 280 000 vozidiel.

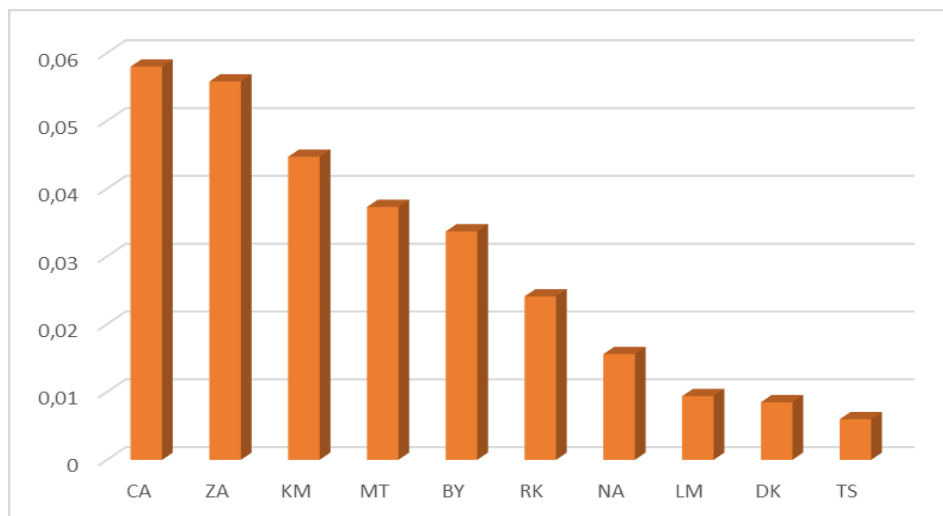
Na obr.3 je porovnanie počtu dopravných nehôd na 1 km cestnej siete v okresoch ŽSK.



Obr.3: Porovnanie počtu dopravných nehôd na 1km cestnej siete v okresoch Žilinského kraja v roku 2015

(Zdroj: spracované autormi na základe [1,3])

Z obr. 4 je viditeľné, že z pohľadu celkovej dopravnej nehodovosti sa vyskytol viac ako dvojnásobne zvýšený podielový koeficient v porovnaní s celoslovenským priemerom v Čadci, Žiline a Kysuckého Nového Mesta.



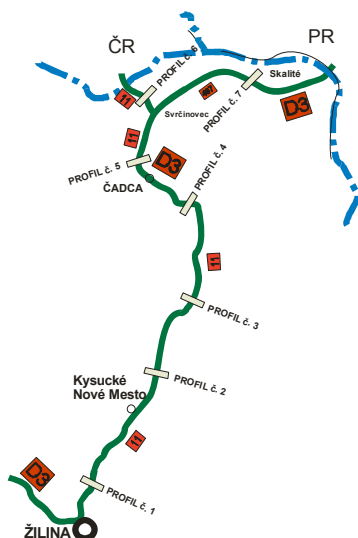
Obr. 4: Porovnanie počtu osôb usmrtených pri dopravných nehodách na 1km cestnej siete v okresoch Žilinského kraja, 2015

(Zdroj: spracované autormi na základe [1,3])

Medzi priority strategického rozvoja dopravy do roku 2020 patrí aj výstavba D3, ktorá je rozdelená na niekoľko úsekov. Vybudovaním celého úseku D3 a R5 sa tak spojí SR s ČR a PR kvalitnou cestnou komunikáciou. [6]. Celý úsek sme rozdelili na nasledujúce časti: Pozri [obr. 5](#)

- Profil 1. Úsek D3 Žilina, Strážov – Žilina, Brodno. Severozápadný plánovaný obchvat Žiliny v dĺžke 4,25 km je nákladným projektom, ktorý tvorí most ponad vodnú nádrž a tunel Považský Chlmec v dĺžke 2,2 km. Úsek je stavebne náročný, čo si vyžaduje vysoké náklady a značnú pracovnú náročnosť výstavby.
- Profil 2. Úsek D3 Žilina, Brodno – Kysucké Nové Mesto. Vyše 11-kilometrový úsek plánovanej diaľnice D3 nadväzuje na predchádzajúci úsek Strážov – Brodno za Žilinou a končí pri Kysuckom Lieskovci.
- Profil 3. Úsek D3 Kysucké Nové Mesto – Oščadnica. 11 km úsek D3 má právoplatné územné rozhodnutie od júna 2008 a od augusta 2010 aj dokumentáciu pre stavebné povolenie.
- Profil 4. Úsek D3 Oščadnica – Čadca, Bukov, 2. profil. Vyše 6-kilometrový úsek so 600-metrovým tunelom Horelica kapacitne zatiaľ postačuje v polovičnom profile, pripravuje sa však už aj druhý profil.
- Profil 5. Úsek D3 Čadca Bukov – Svrčinovec Iba 5,67- kilometrový úsek plánovanej D3 od Čadce po Svrčinovec je zrejme najpotrebnejším úsekom kysuckej diaľnice. Parametre jestvujúcej cesty I/11 sú práve v tomto úseku najhoršie, keďže je tu vedená zastavaným územím.
- Profil 6. Úsek D3 Svrčinovec – Skalité. Nadväzujúci vyše 12-kilometrový úsek s dvomi kratšími tunelmi Svrčinovec a Poľana by mal umožniť priame napojenie od Žiliny na Poľsko aj pre ťažkú nákladnú dopravu. Obe krajiny sa k tomu zaviazali medzivládnu dohodu, ktorú Slovensko neplní, keďže existujúca cesta II/487 prechádzajúca na dlhých úsekoch obcami Čierne a Skalité nie je vhodná pre ťažkú nákladnú dopravu. Aktuálne intenzity dopravy na tomto úseku sú nízke, čo je do značnej miery determinované parametrami jestvujúcej cesty a odkláňaním nákladnej dopravy nad 7,5 tony zo Svrčinovca do ČR, kde je k dispozícii kapacitnejšie napojenie v smere na Poľsko.

- Profil 7. Úsek R5 Svrčinovec – št. hr. SR/ČR. Najkratšia rýchlostná cesta v dĺžke iba 2 km je skôr privádzačom z diaľnice D3 na štátnu hranicu s ČR, v smere na Ostravu ale aj do Poľska. Existujúcu cestu I/11 na tomto úseku využije v priemere 9-tisíc áut denne, z toho až päťtisíc (viac ako polovicu) tvoria nákladné vozidlá. Významná časť z nich smeruje do Poľska – keďže prejazd nákladných vozidiel nad 7,5 tony cez obec Skalitz je pre nevyhovujúce parametre existujúcej komunikácie zakázaný, využívajú hraničný priechod ČR/PR Český Těšín.



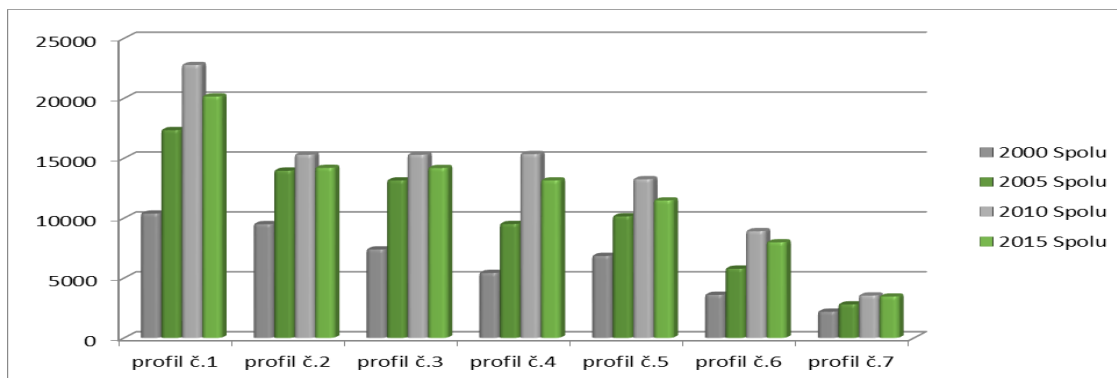
Obr. 5: Schéma sčítacích profilov
(Zdroj: spracované autormi)

Tabuľka 4 Vývoj intenzity dopravy na vytypovanom úseku
spracované podľa [1]

Sčítací profil	2000			2005			2010			2015		
	NA	OA+M	Spolu	NA	OA+M	Spolu	NA	OA+M	Spolu	NA	OA+M	Spolu
profil č.1	2323	8048	10371	4617	12725	17342	7515	15257	22772	4711	15434	20145
profil č.2	3486	6003	9489	4457	9498	13955	6441	8840	15281	3529	10657	14186
profil č.3	2277	5095	7377	4336	8800	13136	6441	8840	15281	4138	10038	14176
profil č.4	1293	4188	5418	3319	6184	9503	5078	10264	15342	4092	9043	13135
profil č.5	1386	5452	6838	2876	7265	10141	5649	7591	13240	4193	7272	11465
profil č.6	797	2795	3592	2594	3178	5772	4940	3966	8906	3255	4717	7972
profil č.7	609	1571	2180	531	2258	2789	538	2998	3536	664	2782	3446

Celoštátne sčítania, ktoré sa vykonávajú každých 5 rokov na tých istých profiloch sa nachádzajú v tabuľke 4. Za obdobie od 2000 do 2010 intenzity na danom úseku na každom sčítacom profile rástli v počte vozidiel za 24 h. Znamená to, že intenzity v roku 2010 oproti roku 2000 na niektorých sčítacích profiloch vzrástli viac ako dvojnásobne. Je preto zarážajúce, že v roku 2015 nastal pokles, hoci celoštátne sčítanie dopravy v roku 2015 prebehlo v zmysle novej „Metodiky výkonu a vyhodnotenia celoštátneho sčítania dopravy 2015“ schválenej MDVRR SR dňa 30.6.2015. (Pozri tab.4). Podľa tejto metodiky je zrejmé, že výsledky nie je možné priamo porovnať s výsledkami z predchádzajúcich období. Zmena nastala pri hodnotení nákladných vozidiel tzn. že nákladné vozidlá s prívesmi a ťahače s návesmi sa na rozdiel od predchádzajúcich CSD počítajú za jedno vozidlo. V roku 2015 na sledovaných úsekoch stúpol

počet osobných automobilov a motocyklov v priemere iba o 117, hoci metodika sa pri tejto kategórii nemenila. Bolo by potrebné zamyslieť sa nad týmto číslom, lebo sme presvedčení, že sa niekde stala chyba, keďže v predchádzajúcich rokoch bol nárast dvojnásobný.



Obr.6: Denné intenzity na sčítacích profiloch

(Zdroj: spracované autormi na základe [1])

Najzaťaženejším úsekom cesty I/11 je severný výjazd zo Žiliny (profil č.1.), kde v roku 2015, kde denné intenzity vozidiel dosahovali v roku 2015 hodnotu cca 21 tis. vozidiel.

V trase cesty I/11 smerom na ČR je intenzita cestnej premávky vysoká a dosahuje 15 tis. vozidiel za deň, z toho cca 6 tis. nákladných vozidiel, čo pri uvedení si súčasnej trasy cesty cez obce, kde je zvýšené nebezpečenstvo dopravnej nehody a ekologických dopadov z dopravy, je potrebné čo najrýchlejšie vybudovanie kapacitnej a bezpečnej cesty v úseku Žilina – Svrčinovec št. hranica s ČR v celkovej dĺžke 33 km.

Súčasná cesta II/487 od Svrčinovca po Skalité, je zaťažená prevažne osobnými vozidlami v počte 2 800 vozidiel za deň a nákladných vozidiel je cca 650 vozidiel za deň. Súčasný význam cesty II/487 je v dopravnej obsluhu obcí Čierne a Skalité a ich príslušného okolia, ako aj o spojenie s Poľskom v malom pohraničnom styku. Do budúcnosti by bolo vhodné dobudovanie tohto úseku na Slovenskej strane v polovičnom profile diaľnice so všetkými cestnými objektmi a napojením na R 5 pri Svrčinovci. Od tejto križovatky po Žilinu je potreba vybudovania D3 už v súčasnosti veľmi aktuálnou, pretože nad 15 000 vozidiel za deň je hranicou, kedy je treba sa zamýšľať nad diaľnicou.

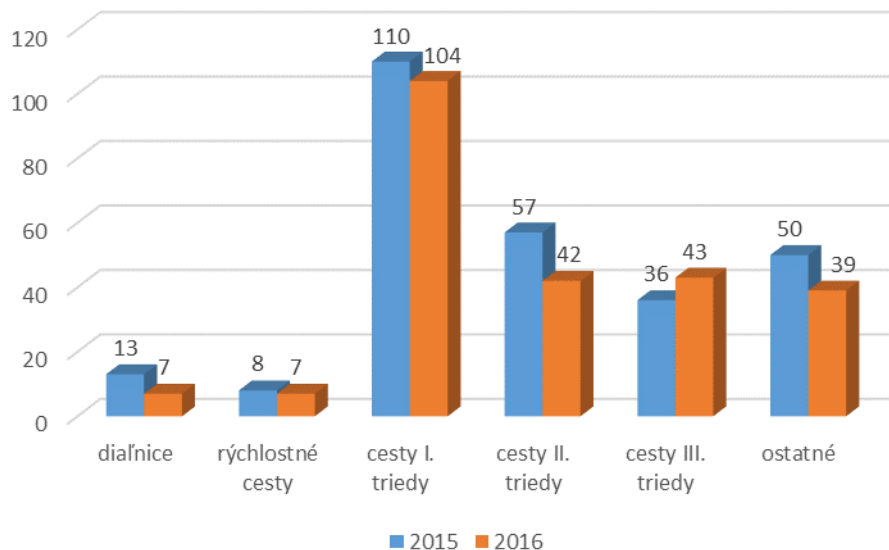
4. ZNÍŽENIE DOPRAVNEJ NEHODOVOSTI PO DOBUDOVANÍ DIAĽNICE D3

Praxou overený fakt vyvracia priamu úmeru medzi dĺžkou pozemnej komunikácie a počtom dopravných nehôd, ku ktorým na nej prišlo, nakoľko okolnosti vzniku dopravnej nehody sú podmienené množstvom faktorov. Priama úmernosť neplatí ani pri aplikovaní klasifikácie tried pozemných komunikácií uvedenej vyššie, nakoľko táto klasifikácia zaručuje len kvalitatívnu podobnosť cestných komunikácií, zhodnosť vylučuje miestna jedinečnosť terénu, vyplývajúca z reliéfu a charakteru krajiny. Pre základné porovnanie sme prepočítali dopravné nehody na dĺžku komunikácie. Vychádzali sme z lit [3] Pozri obr.7, a 8

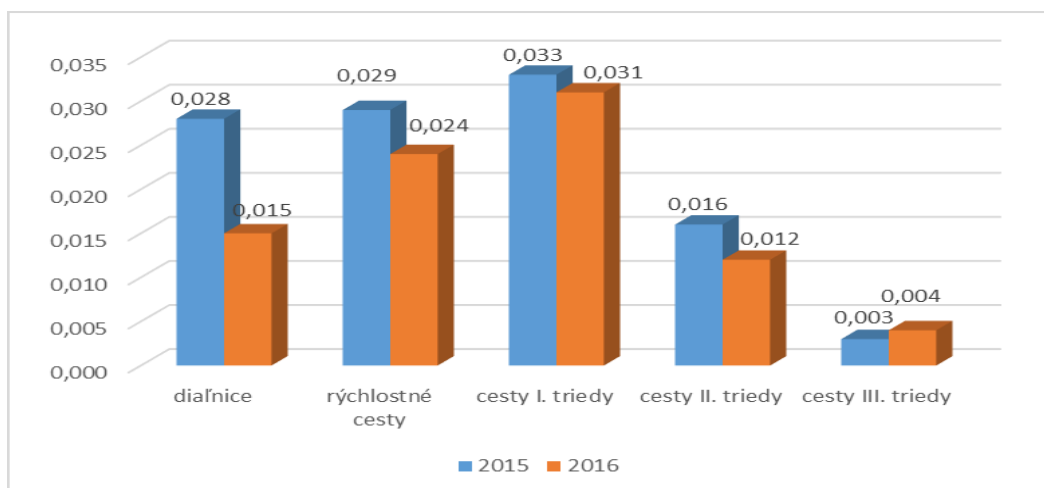
Jedným z dôležitých ukazovateľov nebezpečnosti cestnej premávky sú dopravné nehody vrátane ich následkov na zdravie účastníkov, ktoré sú evidované v policajnom Informačnom systéme dopravných nehôd (ISDN).

Príčiny dopravných nehôd môžu spočívať v správaní účastníkov nehody, v technickom stave zúčastnených vozidiel, v cestnej premávke a v iných okolnostiach (napr. v stave

pozemných komunikácií), tzn. že dopravná nehoda je výsledkom rozporného správania účastníka cestnej premávky s danými podmienkami cestnej dopravy. Praxou overený fakt teda vyvracia priamu úmeru medzi dĺžkou pozemnej komunikácie a počtom dopravných nehôd, ku ktorým na nej prišlo. Priama úmernosť neplatí ani pri aplikovaní klasifikácie tried pozemných komunikácií, nakoľko táto klasifikácia zaručuje len kvalitatívnu podobnosť cestných komunikácií, zhodnosť vylučuje miestna jedinečnosť terénu, vyplývajúca z reliéfu a charakteru krajiny. Napriek uvedenému pre základné porovnanie sme prepočítali dopravné nehody na dĺžku komunikácie [3]. Z obrázkov 7 a 8 je zrejmé, že vznik dopravnej nehody je častejší na komunikáciách I. triedy oproti diaľniciam a rýchlostným cestám.



Obr. 7: Počet usmrtených osôb podľa druhu komunikácie za roky 2015 a 2016
(Zdroj: spracované autormi na základe [3])



Obr. 8: Podiel DN s usmrtením na 1 km cestnej komunikácie v SR za roky 2015 a 2016
(Zdroj: spracované autormi na základe [3])

5. ZÁVER

Výstavbou modernej cestnej siete najvyššej kategórie a rekonštrukciou dôležitých úsekov ciest je možné dosiahnuť výrazné zníženie dopravnej nehodovosti v skúmanom území.

Región severozápadného Slovenska z hľadiska potenciálu ekonomického a sociálneho rozvoja má dobré predpoklady aj vďaka cezhraničným kontaktom s PR a ČR. Cestné spojenie medzi Poľskom a Českom musí byť vybudované ako homogénne v celej trase cez SR a vo vetvách aj na území ČR a PR, len také cestnej spojenie môže zabezpečiť rozvoj. Spojenie Slovenska s PR a ČR v tomto regióne bude mať vplyv na širšie dopravné vzťahy, akými je severo – južné spojenie aglomerácie Katovic, Ostravy s Bratislavou, Viedňou a Budapešťou, čo podporí rozvoj podnikateľských aktivít a medzinárodnú spoluprácu.

Literatúra:

- [1] <http://www.ssc.sk> citované 25.4. 2017
- [2] <https://www.ndsas.sk/> citované 21.4. 2017
- [3] <http://www.minv.sk> citované 20.4. 2017
- [4] <http://www.historiadiálnic.sk/> citované 24.4. 2017
- [5] Vyhláška FMV č. 35/1984 Zb., ktorou sa vykonáva zákon o pozemných komunikáciách (cestný zákon), v znení neskorších predpisov;
- [6] Štatistické ročenky, Štatistický úrad SR
- [7] ČELKO, J. a kol.: Územný generel dopravy mesta Žilina. Žilina: Žilinská univerzita v Žiline, 2015.
- [8] Zákon č. 8/2009 Z. z. o cestnej premávke a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov;

PROJEKT D4/R7 Z HĽADISKA POTRIEB TVORBY DOPRAVNÉHO MODELU A RIEŠENIE PREDPOKLADANÝCH VÝKONOV NÁKLADNEJ DOPRAVY NA OBCHVATE BRATISLAVY

Tibor Schlosser¹, Peter Schlosser²

Kľúčové slová: PPP projekt, diaľnica, dopravné plánovanie, dopravný model, nákladná doprava

Abstract

The Article describes the traffic-engineering and planning tools for a specified transport model of the city of Bratislava with the incorporation of the new bypass of motorway D4 and expresway R7. This model was risen up according the public procurement of PPP project. There is a short overview of the documents, which were as a part of public procurement in terms of traffic-planning. The authors are dealing with one of the options to be included in the creation of the transport model of a sufficient scale to transport data from the long term automotive surveys of car traffic from highways as well as from urbanized areas, which is required for the development projects within the city. The article is based on the comparison of project documentation for different solutions of prognosis calculation, of which the design of motorway and proposed interchanges. Specifically, the objectification of values have been looking for heavy vehicles, which will influence the load of road pavement follows the circuit city and have an impact on life cycle. It describes the basic nature and the rules of the transport model for different scenarios and forecast itself in terms of freight transport. At the same time pointing out the impact of new PPP project, which should also be addressed through the tunnel under the Carpathians.

Anotácia

Článok opisuje skúsenosti z dopravno-inžinierskych a plánovacích nástrojov pre špeciálny dopravný model mesta Bratislavy so zapracovaním novej investície obchvatu diaľnice D4 a radiály R7. Tento model vznikol v rámci verejného obstarávania PPP projektu. Autori sa zaoberajú jednou z možností ako zahrnúť do tvorby dopravného modelu dostatočný rozsah dopravných údajov z dlhodobých prieskumov automobilovej dopravy z diaľnic ako aj vnútmestských investičných projektov, ktoré sa požadujú na území mesta. Článok vychádza z porovnávania projektových dokumentácií pri rôznych riešeniach výpočtu prognózy, z hodnôt ktorej sa dimenzuje diaľnica a navrhujú mimoúrovňové križovatky. Špeciálne sa hľadala objektivizácia hodnôt nákladnej dopravy, ktorá bude ovplyvňovať zaťaženie vozoviek nultého okruhu mesta Bratislavy a majú vplyv na životnosť. Opisuje sa základná podstata a pravidlá dopravného modelu pre rôzne scenáre a samotnú prognózu z hľadiska nákladnej dopravy. Súčasne poukazuje na vplyv novej investície PPP projektu, ktorý treba riešiť aj tunelom pod Karpatmi.

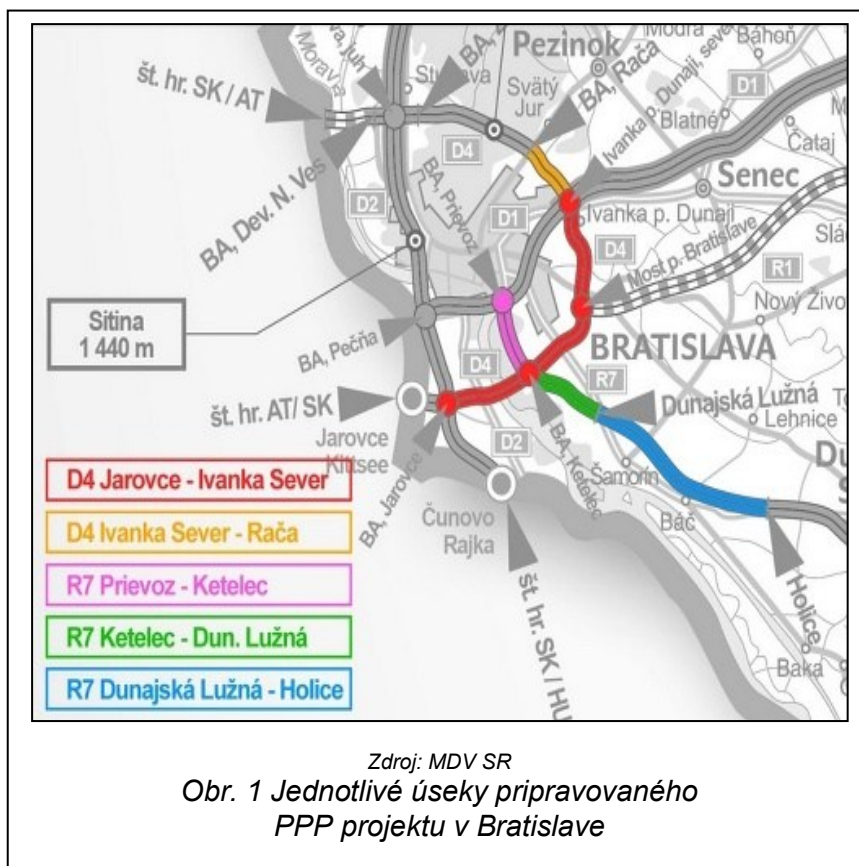
ÚVOD

Realitou je, že sa na Slovenku rozbieha nový PPP projekt, ktorý pomôže aglomerácii hlavného mesta Bratislavy. Cestná sieť na území hl. m. SR Bratislavy a v jej okolí je v súčasnej dobe charakterizovaná vysokými hodnotami dopravného zaťaženia automobilovou dopravou, najmä mestskou, ale aj tranzitnou dopravou, často na hraniciach saturovaných tokov v dopravných špičkách. Priemerné hodnoty na niektorých

¹ Ing. Tibor Schlosser, CSc, Katedra dopravných stavieb, Stavebná fakulta SZU Bratislava, Radlinského 10, 810 05 Bratislava, tibor.schlosser@stuba.sk

² Dr. Ing. Peter Schlosser, DOTIS Consult, s.r.o., Budatínska 1, 851 01 Bratislava, peter.schlosser@dotis.sk

vstupoch do mesta prekračujú intenzity dopravy nad 50 000 vozidiel/deň, na mestských úsekoch diaľnice sú tieto hodnoty vyššie ako 120 000 vozidiel/deň a to sú úseky 4-pruhových komunikácií. Sme svedkami dopravného kolapsu každý deň na všetkých radiálach mesta ako aj prietahu diaľnice D1 a D2 mestom. Falošne si myslíme, že takto sme dosiahli vysokú životnú úroveň v rámci miest EÚ. S vysokou istotou hraničiacou s istotou, že tak to nie je, vie celá odborná verejnosť, ako aj bežní účastníci cestnej premávky. Niekde, niekedy a niekto zlyhal. Bolo to nie len pred niekoľkými desaťročiami po určitých štátnych a hospodárskych zmenách v našej spoločnosti, pričom možno položiť aj otázku: nepokračuje sa v chybách a v nesyistémových rozhodnutiach aj v súčasnosti? Cieľom príspevku je poukázať na iný analytický rozbor a prípadný postup na prácach líniových stavieb, aby sa v budúcnosti predchádzalo veľkým chybám v rozhodovacom procese a zbytočným pochybnostiam verejnosti pri prerokovávaní.



ZÁKLADNÉ POZNATKY Z TVORBY PROJEKTOVEJ DOKUMENTÁCIE

Dopravný model sa má kreovať v prvopočiatoch prípravy projektovej dokumentácie. Svoje základné zásady má definované v normách STN a technických podmienkach (TP). Netreba zdôrazňovať, že na ich plné uplatnenie máme k dispozícii technicko-ekonomické štúdie (TEŠ po novom ide o štúdie realizovateľnosti - ŠR) alebo v samotnom stavebnom zámere (SZ). Tento zámer musí vychádzať najmä zo základných programových dokumentov podpory regionálneho rozvoja, schválenej územnoplánovacej dokumentácie (Konceptie územného rozvoja Slovenska, územných plánov regiónov a obcí) a objasňuje súvislosti stavby vyjadrené v týchto dokumentoch. Schválená územnoplánovacia dokumentácia regiónu, resp. obce je v určenom rozsahu záväzným alebo smerným podkladom na vypracovanie a schvaľovanie ďalšej územnoplánovacej dokumentácie (jej záväzné časti vyhlasuje región, resp. obec všeobecne záväzným nariadením).

Ďalej sa odporúča technickými normami a predpismi ako preveriť strategické riešenia dopravným modelom najneskôr v dokumentácii na územné rozhodnutie - DÚR. Podmienkou vydania územného rozhodnutia je, aby navrhovaná zmena na území bola v súlade s územným plánom obce, resp. územným plánom regiónu. V tomto prípade ide o správne riešenie objemov dopravy. Dôležitou súčasťou procesu územného konania sú stanoviská dotknutých orgánov štátnej a verejnej správy.

Prvým a z hľadiska následných procesov kľúčovým, je vypracovanie TEŠ (ŠR). Na priestorové usporiadanie prípadne na dimenzovanie šírkového usporiadania pozemnej komunikácie sa podľa TP 019 – predpisujú nasledovné dopravno-inžinierske údaje:

- zdroje a ciele dopravy, výhľadové intenzity, kapacitné posúdenie jestvujúcej komunikácie,
- súvisiace komunikácie a prognóza dopravy s popisom použitej metodiky prognózovania dopravy,
- použité vstupy v nadväznosti na plánovanú stavbu a pod.,
- kapacitné posúdenie križovatiek,
- nehodovosť a pod.

Tieto údaje sa získavajú prostredníctvom výkonu dopravných prieskumov, ich dôkladnej analýzy a spracovaním prvotných údajov z priameho vonkajšieho prostredia s následným porovnaním existujúcich podkladov (ak sú k dispozícii). Ich súčasťou musia byť v dostatočnom rozsahu aj prvotné údaje o území z hľadiska súčasného stavu ako aj jeho rozvoja, ktoré sa najčastejšie dokumentujú špeciálnym dopravným prieskumom – anketovým dotazníkovým prieskumom. Potom možno pristúpiť s využitím nástrojov dopravného prognózovania – použitím dopravného modelu - na stanovenie variantov scenárov, ktoré zmapujú rôzne dopravné situácie.

Až po výbere a odsúhlasení definitívneho variantu scenára smerovania dopravy na ploche územia sa pre výhľad zo scenárov určujú dimenzačné hodnoty zaťaženia dopravných prúdov, typy križovatiek a ich návrh usporiadania, z ktorých sa po posúdení definujú návrhové parametre. Tieto parametre sú hlavným prvkom na dimenzovanie šírkového usporiadania pozemnej komunikácie. Po uskutočnení tejto činnosti sa pristupuje na vypracovanie DÚR. V prípade, ak sa deklarovaný postup nenachádza v TŠ musí sa vykonať najneskôr práve v DÚR. Otázka je, ako sa postupovalo pri príprave tohto projektu D4/R7?

V procese spracovania problematiky predmetu dopravného plánovania, na ďalšie spresnenie kvality dopravného prúdu slúžia údaje o skladbe dopravného prúdu a základné požiadavky na variácie dopravného prúdu počas dňa, ktorými sú ranná a popoludňajšia dopravná špička. Podrobne sa s týmito prvkami na dimenzovanie zaoberá TP 102. Pri posudzovaní kapacity pozemných komunikácií sa v projektovej dokumentácii (PD) veľmi často zabúda na základné argumentačné súbory údajov, ktoré možno klasifikovať takto:

- skoro vždy chýbajú výsledky podrobnej analýzy dopravných prieskumov a ich výstupy podľa TP 102,
- často sa odvoláva na RPDl a využívanie výsledkov prieskumov z CSD (ktoré v žiadnom prípade nemožno použiť na potreby dopravného modelovania prípadne na dimenzovanie vozoviek,
- chýba výpočet RPDl z celoročných prieskumov ASD (pričom NDS k dispozícii údaje má) a 50 rázovej intenzity dopravy, ktorá je základnou dimenzačnou hodnotou pre návrh pozemných komunikácií,
- v PD sa skoro nikdy nedozvieme, ako sa posúdila prípustná intenzita dopravy bez predošlej analýzy, ako sa k získanej hodnote dospelo,
- v zásadách tvorby dopravného modelu chýba analýza a definovanie potrebných zón na tvorbu scenárov,

- chýbajú podrobné kartogramy zaťaženia pre dopravné špičky, ako aj celodenná intenzita dopravy,
- málokedy sa naplnia scenáre v časovej stope podľa požiadaviek TP 102.

Úspešným projektom je ten, ak sa dodrží celý princíp v prípravnej fáze komplexným dopravno-inžinierskym prístupom inžinierskych prác cez výkon dopravných prieskumov, ich analýzou, spracovaním prvotných údajov z priameho vonkajšieho prostredia s porovnaním existujúcich podkladov. Súčasťou musia byť v dostatočnom rozsahu aj prvotné údaje o území z hľadiska súčasného stavu ako aj jeho rozvoja, ktoré sa najčastejšie dokumentujú špeciálnym dopravným prieskumom – anketovým dotazníkovým prieskumom. Potom možno pristúpiť s využitím nástrojov dopravného prognózovania – použitím dopravného modelu - na stanovenie variantov scenárov, ktoré zmapujú rôzne dopravné situácie. Až po výbere a odsúhlasení definitívneho variantu scenára smerovania dopravy na ploche územia sa pre výhľad zo scenárov určujú dimenzačné hodnoty zaťaženia dopravných prúdov, z ktorých sa po posúdení definujú návrhové parametre intenzít dopravy. Tieto parametre sú hlavným prvkom na dimenzovanie šírkového usporiadania pozemnej komunikácie a križovatiek. Inak dopravná prognóza so svojim dopravným modelom bez predchádzajúcej dostatočne rozsiahlej dopravno-inžinierskej analýzy dopravných prúdov na dotknutom území nemôže mať kvalitnú a zodpovednú výpočtovú hodnotu.

Problematika obsahu štúdie realizovateľnosti ako aj základná parametrizácia územného rozvoja sa pre tento projekt publikovala v [2] a v [3].

PROBLEMATIKA NÁKLADNEJ DOPRAVY V PROJEKTOVEJ DOKUMENTÁCII

Na analýzu skladby dopravného prúdu bola k dispozícii podrobná skladba dopravného prúdu z CSD 2010. Bol to východzí podklad. Predmetom boli vstupujúce komunikácie na hranici mesta Bratislavy a úseky z diaľnic aj na území mesta Bratislavy. Veľmi dôležitou poznámkou je, že podľa metodiky SSC sa do triedy nákladných vozidiel započítavajú aj vozidlá N1, čo sú vozidlá do 3,5 tony ale sú v kategórii B1 podľa pravidiel EÚ. Ide o pick-upy a skriňové malé vozidlá. V analýze [1] sa vozidlá kategórie N1 (B1) priradili k osobným vozidlám (OA). V tabuľke 1 sa uvádza podrobná skladba nákladných vozidiel podľa CSD 2010. Všetky tieto triedy sa v dopravnom modeli použili v jednej triede ako nákladné vozidlá. Všetky osobné vozidlá a vozidlá N1 sú v dopravnom modeli v kategórii osobných vozidiel.

Tab. 1 Základný výstup skladby dopravného prúdu podľa CSD 2010

	Kategórie nákladných vozidiel	%-ne zastúpenie
N2	3,5 - 12 t	10,8%
PN2	3,5 - 12 t + TNA*	1,1%
N3	> 12 t	45,1%
PN3	> 12 t + TNA	3,3%
NS	TNA + iné druhy TNA	35,4%
A	A Bus	3,9%
PA	A Bus + TNA	0,3%

* Ťažké nákladné vozidlo nad 18 t (náves / príves)

Základným nedostatkom v podmienkach cestného hospodárstva je skutočnosť, že aj napriek existujúcemu elektronickému mýtu, ktoré zaznamenáva v maximálnej možnej miere všetky detaily pohybu nákladných vozidiel nad 3,5t, nemá klient – Ministerstvo dopravy a výstavby (MDV SR), oficiálne zverejňované štatistiky o kvalite dopravného prúdu. Podobne sa nemožno rýchlo a efektívne dostať k údajom tak, ako je to napr. Rakúsku alebo v Nemecku. Možno len predpokladať, že zásadná chyba je vo vzťahu

prevádzkovateľa a odberateľa, ktorá by sa mala určite zmeniť v prospech verejného sektora.

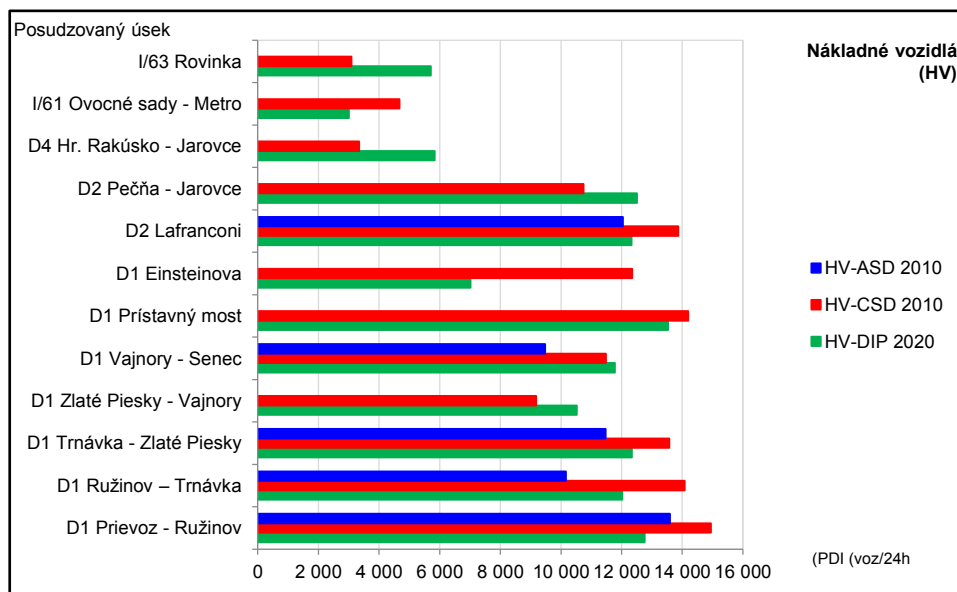
Vstupné porovnanie údajov je medzi výsledkami CSD 2010 a ASD 2010 podľa skladby dopravného prúdu rozdeleného na osobnú (IAD) a nákladnú (NA) dopravu. K týmto údajom vznikol „model“ (označený ako DIP) v projektovej dokumentácii [5]. Tento stav sa definoval ako „Nulový stav“ bez existencie D4 a R7. Pre „Nulový stav“ sa počítal rok 2020 bez D4 a R7, kde sa pozorovali z projektovej dokumentácie určité nelogické skutočnosti:

- poklesne intenzita nákladných automobilov na úsekoch D1 Prievoz - Ružinov, Ružinov - Trnávka o viac ako 14% - čo je asi málo,
- na úseku Trnávka – Zlaté Piesky o 9%,
- od Prístavného mostu na úseku Einsteinovej ul. o 43% a
- na moste Lafranconi o 11%,

napriek tomu, že ide tranzitnú dopravu. Všetky tieto pozorovania sú nelogické a nereálne, pretože k uvedeným úsekom „neexistuje“ iná náhradná trasa v danom smere a nikde nepribudla nová kapacitná trasa na existujúcej cestnej sieti mesta.

Prekvapujúcou skutočnosťou je naopak rast intenzity nákladnej dopravy na úseku D2 Pečňa – Jarovce o 16%, pričom na úseku D2, na moste Lafranconi a úseku D1 Einsteinova intenzita nákladných automobilov klesla o 11% resp. 43%. V praxi to znamená, že nákladné vozidlá by využili trasu paralelnú cestu Einsteinovej ako cesty I/2 a zostali by v meste bez možnosti využitia úseku D1 Prístavný most, na ktorom taktiež klesla intenzita nákladných automobilov. Do Petržalky je pritom prísny zákaz vjazdu NA a nie sú tam žiadne zdroje a ciele pre priemysel.

Rast intenzity dopravy od hraníc Rakúska je diskutabilný, pretože jeho rast je 2490 voz/24h, ale na úseku D2 Pečňa – Jarovce je rast len 1762 voz/24h aj s rastom dopravy od hraníc s Maďarskom. V praxi to znamená, že z Rakúska by muselo odbočiť na smer Maďarsko 728 voz/24h a od Maďarska by rast bol rovný 0 za 10 rokov. Pokles intenzity nákladných automobilov na úseku I/61 Bratislava – Metro (Ivánka) o 35% (pokles o 1670 voz/24h) je asi málo predpokladateľný, pretože ak by tieto vozidlá od smeru Senec využili diaľnicu, nemohol by byť rast na úseku D1 Vajnory – Senec len 300 voz/24h. Graficky je táto problematika na obrázku 2.



Obr. 2 Porovnanie údajov z dopravných prieskumov s modelom projektu [5] v Bratislave

Vypisovateľ PPP súťaže MDV SR poskytol taktiež dopravný model VUD podľa [7]. Z porovnania výsledkov modelu VUD a CSD 2010 vyplýva, že pri „Nulovom stave“ v roku 2020 predpokladá model VUD taktiež pokles intenzity dopravy na všetkých

porovnávaných úsekoch pre intenzitu dopravu nákladnej dopravy a to v rozmedzí 9 – 90% bez podrobnej analýzy „prečo“. S výsledkom modelu VUD nemožno súhlasiť ani s predpokladom poklesu intenzity dopravy osobných automobilov na úseku diaľnice Prístavný most (o -28%), Einsteinova (o -39,5%) a moste Lafranconi (o -19,3%), pretože túto dopravu na území mesta nemá, ktorá komunikácia prebrať. Štúdia VUD komentuje aj výsledky DIP [5] a [6], avšak poukazuje na to, že jednotlivé dopravno-inžinierske podklady v projektových dokumentáciách *boli vypracované zvlášť pre jednotlivé úseky infraštruktúry D4 a R7 a v rôznom čase* a preto sa vyskytuje v ich porovnaní „**mierna nekonzistentnosť**“. S týmto sa stretávame na Slovensku skoro pri každom infraštruktúrnom projekte do roku 2015. Zväčša sa **prognóza rieši len prepočtom koeficientmi pre jednotlivé úseky** a vôbec sa nevykonávajú dopravné modely v ich komplexných možnostiach, ktoré inak poskytujú široké možnosti. Ako podklad pre dopravné údaje sa používajú len výsledky CSD!

HLAVNÉ ZÁSADY NA TVORBU DOPRAVNÉHO MODELU

Zásady tvorby dopravného modelu sú v [2] a [3]. Podstatou problematiky efektívneho projektu D4 a R7 je určite nákladná doprava a jej hodnota tranzitu. Zo skúseností možno len konštatovať, že hodnoty tranzitu pre Bratislavu nedosahujú veľké hodnoty. Podľa preštudovaných podkladov z poskytnutej dokumentácie sa len okrajovo spomína v projekte D4 [5] hodnota tranzitu 28%. Nie je však analyzovaná ani na základnú hodnotu skladby dopravného prúdu s rozdelením na OA a NA. Naopak štúdia [7] tento údaj tranzitu vyvracia a deklaruje na základe dopravného prieskumu pre generel dopravy mesta Bratislavy [9] tranzit je len v hodnote 6%. Pritom sa taktiež nevenuje dostatočný priestor na analýzu tranzitu. Je to veľký nedostatok tejto štúdie, pretože mala, aj podľa názvu „Podrobná analýza dopravných vzťahov dotknutého územia“, vykonať tento rozbor.

Pre návrh nového dopravného modelu sa odporúčali použiť tieto výstupy pre tranzit dopravy:

1. tranzit dopravy pre celkové hodnoty intenzity dopravy na vstupoch do mesta sa ohraničuje časovým intervalom do 2 hodín. Tento argument je dôležitý z hľadiska silnej atraktivity územia mesta Bratislavy, kde aj krátka zastávka na okraji alebo vo vnútri územia mesta sa nemôže klasifikovať ako cieľ a ihneď nový zdroj jazdy. Tento axióm však platí len pre prípady, ak vstup a výstup na hraniciach mesta nie je ten istý;
2. s údajom 30% tranzitnej dopravy sa môže súhlasiť len pre hlavné smery ťažkej NA obojsmerne na vstupoch (mal sa doložiť z elektronického mýta, ale klient - MDV nedodal načas tieto hodnoty):
 - D1:Trnava – D4: A, D2: H, D2: CZ a
 - R7:Dunajská Streda – D1: Trnava, D4: A, D2: H, D2: CZ;
3. hodnotu 6% tranzitnej dopravy možno klasifikovať pre intenzity dopravy OA na všetkých vstupoch do mesta Bratislavy;
4. tieto hodnoty tranzitu sa pre vyššie uvedené dôvody odporúča použiť pre všetky časové intervaly dopravného modelu.

Skúsenosti na Slovensku sú pre prognózu veľmi jednoduché. Doteraz sa skoro v každej dokumentácii prognóza počítala a aj vo výstupoch v tendrovej dokumentácii (okrem modelu [7]), kde sa určuje vývoj len individuálnym prenasobovaním úsekov (linkov) ciest koeficientmi. Platí to pre celý návrh D4 a R7. Pre podmienky nového dopravného modelu sa použilo vlastné časové rozdelenie postupného rozvoja územia aglomerácie mesta Bratislavy [1] pretože územné plány (ÚP) podľa platného stavebného zákona musia obsahovať a záväzne potvrdiť nároky na rozvoj mesta a obcí v základnom horizonte 15 rokov od prítomnosti s ďalekým výhľadom 30 rokov. V týchto podkladoch ÚP však chýba časová postupnosť dosiahnutia definovaného obsahu a objemu rozvoja územia. Pristúpilo sa na vlastnú optimalizáciu a predpoklady, ako sa bude aglomerácia rozvíjať na základe už pripravovaných investičných projektov v oblasti bývania, pracovných príležitostí a služieb. Jednoduchá forma rozvoja sa opisuje v [3].

Na určenie východiskových hodnôt dopravného modelu sa porovnávali aj údaje z modelu [7] pre r. 2020 v tomto poradí:

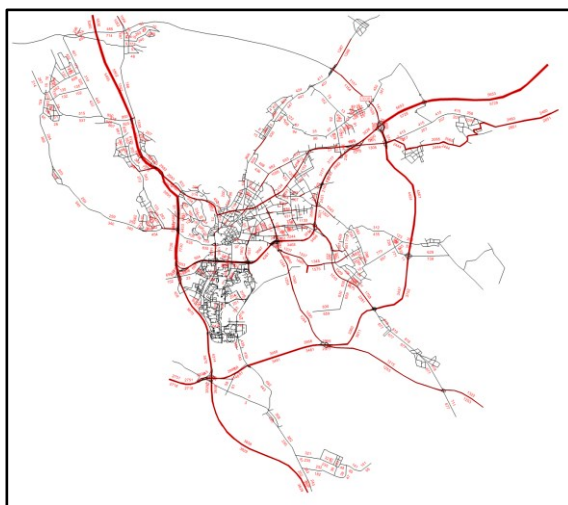
- 2020 bez investície
- 2020 s investíciou bez tunela v dvoch scenároch:
 1. NA môže jazdiť cez mesto a
 2. úplný zákaz tranzitu NA cez mesto (model podľa [7] vylúčil kompletne celú nákladnú dopravu aj zásobovaciu dopravu čo nie je správne),
- 2020 DTS s investíciou s tunelom.

Porovnávali sa hodnoty nového modelu (DTS) s modelom VUD [7 a 8], pričom treba brať do úvahy veľa špeciálnych okrajových podmienok. Oba modely majú od základu inú filozofiu. Model VUD vznikol z podkladoch dopravno-sociologického prieskumu roku 2014 s chybami v kalibrácii z [9]. Model DTS vznikol na základe smerového prieskumu v roku 2002 a je kalibrovaný v postupnosti času malými dopravnými prieskumami z cca 25 projektov na území mesta Bratislavy do roku 2015. Možno však konštatovať, že chyba modelu DTS nedosahuje také enormné rozdiely ako model VUD. Metodické diferencie spočívajú najmä v princípoch priradovania a distribúcie dopravy na sieti cestnej infraštruktúry a najzásadnejší nesúlad spočíva vo východiskách pre zachytenie súčasného stavu dopravných vzťahov.

Základné výstupy modelu DTS možno získať z [2 a 3]. V tomto príspevku sa venujeme len nákladnej doprave (NA). Na obrázku 3 je celomestský model NA dopravy s celodenným scenárom na rok 2020 bez D4 a R7. Vedľa na obrázku 4. Je scenár taktiež pre rok 2020, ale už s investíciou D4/R7. Podrobné hodnoty údajov sa nachádzajú v [1].



*Obr. 3 Základný scenár modelu DTS
NA bez investície – rok 2020*

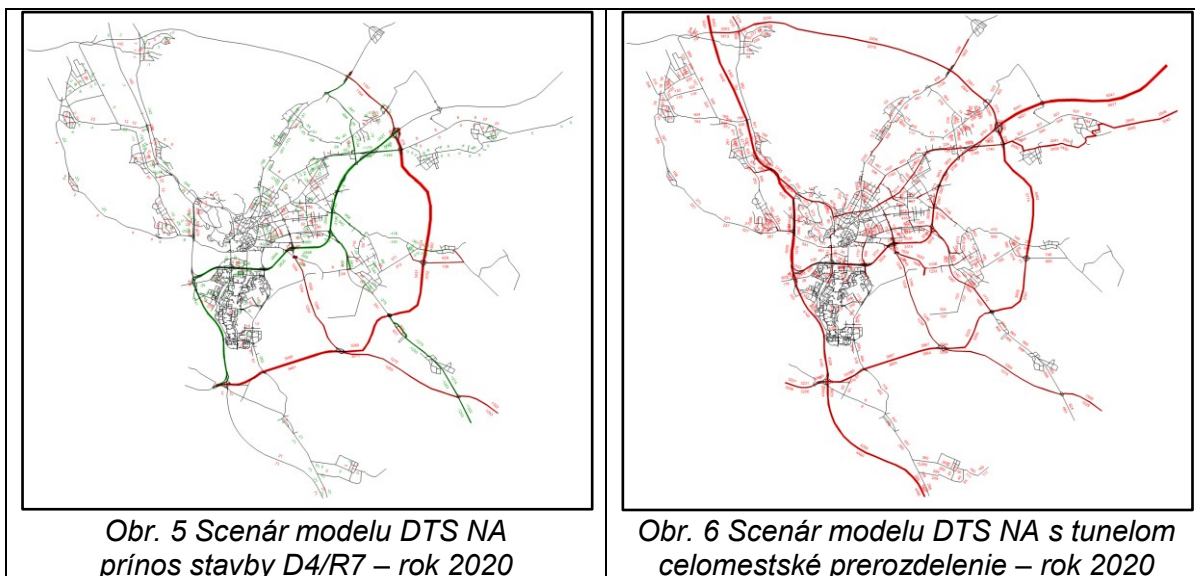


*Obr. 4 Scenár modelu DTS
NA s investíciou – rok 2020*

Úlohou dopravnej štúdie [1] bolo získať relevantné hodnoty z existujúcich projektových dokumentácií [5] a [6] a dodatočného modelu [7] na to, aby sa objektívne mohla dimenzovať pozemná komunikácia na všetkých úsekoch pripravovaného projektu. Posudzovalo sa 43 úsekov existujúcej a pripravovanej diaľničnej a cestnej siete. V systéme posudzovania sa vykonalo veľa porovnávacích hladín na týchto úsekoch zo všetkých dostupných projektových dokumentácií a dopravných modelov, ktoré poskytol klient (MDV). Dopravné scenáre sa vykonali pre celodenné intenzity ako aj obe špičkové hodiny. Každý časový horizont sa takto vykonával pre celý dopravný prúd, zvlášť pre IAD a zvlášť pre NA.

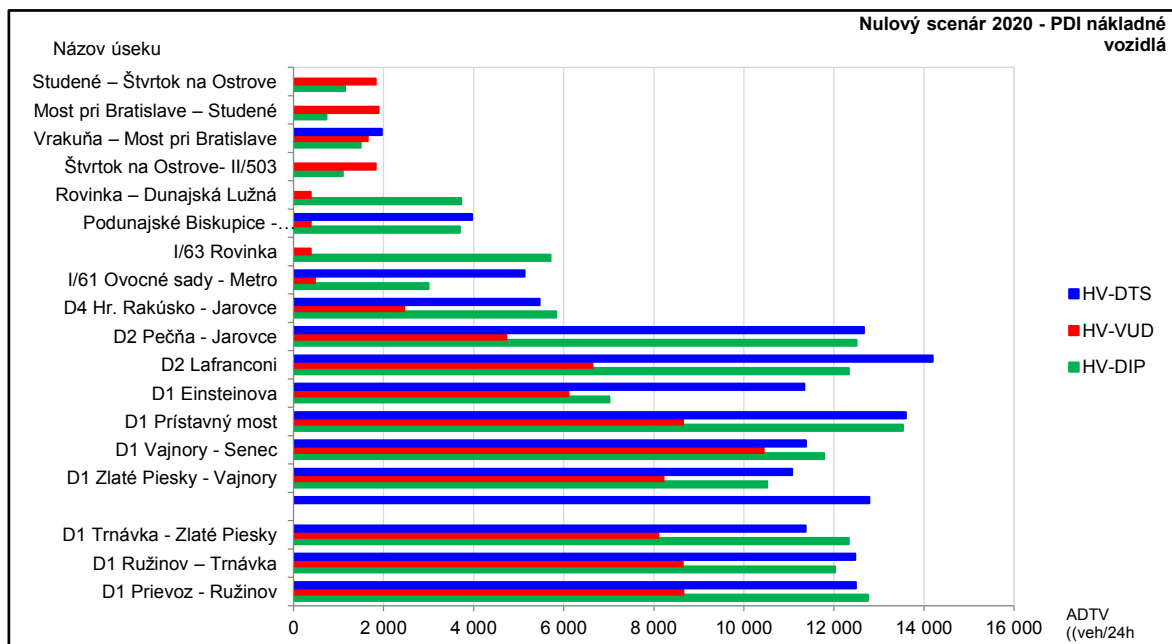
Na obrázku 5 je porovnanie scenárov pre rok 2020 „s a bez“ D4 a R7, z ktorého jednoznačne vyplýva význam potreby vybudovania oboch nových pozemných komunikácií. Kartogram vyjadrený zelenou farbou predstavuje pokles – zlepšenie stavu

na existujúcej sieti pozemných komunikácií, ktorá bude mať významný prínos pre mesto Bratislava. Kartogram vyjadrený červenou farbou predstavuje intenzitu dopravy, ktorá by využila nové trasy pozemných komunikácií D4 a R7.



Samozrejme dopravným modelom sa skúšalo veľa variantov. Príkladom je obrázok 6, na ktorom je celomestské zaťaženie nákladnej dopravy v prípade ak by už v roku 2020 existoval tunel. Išlo o scenár, ktorý sa pripravil na testovanie prípadnej „severnej tangenty“ v meste. Na obrázku však nie je úsek severnej tangenty.

Veľmi podrobne sa požadovalo sledovať rozdiely vo výstupoch prístupnej dokumentácie, pretože sa hľadala objektivizácia dopravných výkonov. Základným nedostatkom vo fáze súťaže možno konštatovať skutočnosť, že MDV nedokázalo predložiť výsledky priebehov intenzít NA z elektronického mýta, za posledné tri roky.



Obr. 7 Základný scenár modelu DTS NA bez investície – rok 2020

Poznámka: Odporúčame si pozrieť hodnoty mostov Lafranconi a Prístavný most pre Nulový scenár rok 2020 (neexistuje v roku 2020 ešte žiadna iná komunikácia, na ktorú by sa mohli vozidlá premiestniť)

Výsledky dopravného modelu DTS 2020 sa porovnávali s modelom VUD 2020 a získali sa tieto základné poznatky:

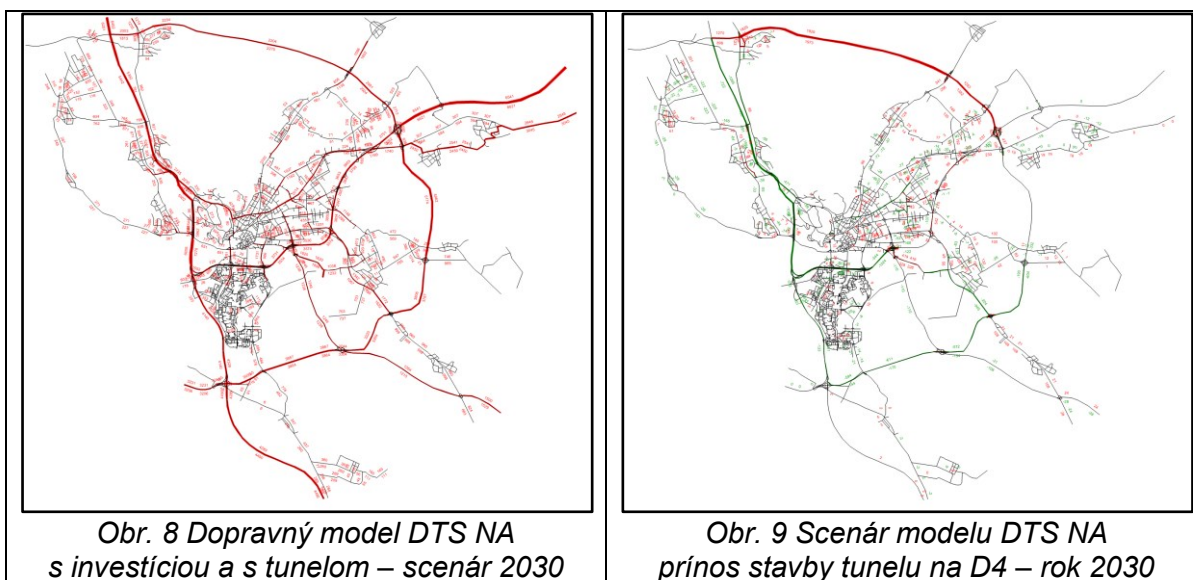
- základné disproporcie sú na dvoch diaľničných mostoch v meste – Lafranconi a Prístavný most,
- model VUD uvádza $\frac{1}{2}$ hodnotu z roku 2015, čo nie je reálne, pretože D4 neprevzala zbytok danej dopravy. Model VUD je aj mimo hraníc hodnôt prieskumu CSD, ASD ako aj modelu DTS,
- najnižšie intenzity dopravy sú zaznamenané v modeli VUD na diaľnici D1 – úsek Prístavný most, Einsteinova a diaľnici D2 most Lafranconi, pritom neexistuje náhradný odklon dopravy.

Porovnanie je na obrázku 7.

BUDE DIAĽNICA D4 S TUNELOM?

Základnou polemikou pri odborných diskusiách je, či v roku 2030 už bude existovať tunel pod Karpatmi smerom na Rakúsko s napojením na rýchlostnú komunikáciu S8 z rakúskej strany. Pri analýzach je však dôležité získať prehľad aj o možnosti existujúceho tunela, pretože môže preukázať na ďalšie rozvojové trendy prípadne disproporcie v dopravnej politike štátu.

Preto sa pristúpilo v analýzach aj pre scenáre s tunelom pre diaľnicu D4. Základný atribút je však v tom, že model nepracuje komfortne s priamym prepojením do Rakúska (nie sú definované príslušné zóny – najmä pre prognózu. Vtedy ešte neboli k dispozícii výsledky z cezhraničného projektu BRAWISIMO). Výhodou však je pri tomto variante scenárov s tunelom, ktorý umožní bez prepojenia do Rakúska preukázať maximálnu možnú mieru hodnoty dopravy, ktorá by podliehala mýtu. Na obrázku 8 je scenár pre rok 2030 vo variante pre nákladnú dopravu. Vedľajší obrázok 9 poukazuje na presun dopravy cez tunel, ktorý inak chráni samotné mesto Bratislavu. Kartogram vyjadrený červenou farbou predstavuje intenzitu dopravy, ktorá by využila tunel. Kartogram vyjadrený zelenou farbou predstavuje pokles – zlepšenie stavu na existujúcej sieti pozemných komunikácií, ktorá bude mať významný prínos pre mesto Bratislava. Z modelu celodennej intenzity dopravy (IAD + NA) vychádza, že v roku 2030 by tunel preniesol na seba 29 800 voz/24h.

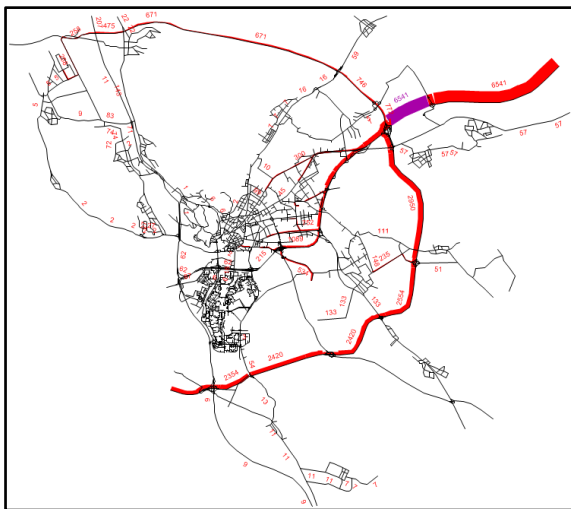


SPOPLATNENIE ALEBO VOĽNÁ DIAĽNICA

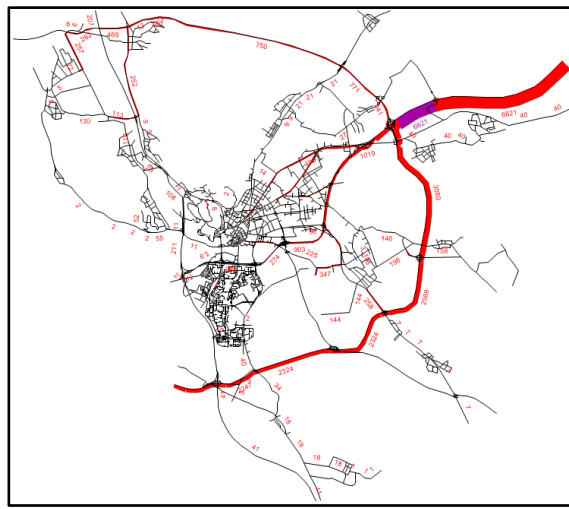
V rámci dopravných scenárov sa pri analýze „mýta“ hľadali závislosti a preukázal aj odklon nákladných vozidiel s pozorovaním hodnoty intenzity dopravy na hlavnom vstupe z/do mesta, na úseku Triblavina z celej siete dopravného modelu. Porovnania sa vykonali pre rok 2020 a 2030. Kartogramy nákladnej dopravy pre rok 2030 aj s tunelom pre oba smery sú na obrázkoch 44 a 45.

Z týchto obrázkov možno konštatovať:

- v oboch smeroch je zrejmé, že diaľnica D4 aj bez mýta je veľmi aktuálna a „vytiahne“ skoro celú NA dopravu z a cez mesto;
- dôvodom je vysoká kvalita infraštruktúry bez zdržania a zápch. V súčasnosti cez mesto a Prístavný most sa v dopravných špičkách vytvárajú kolóny od hranice mesta až po most cez Dunaj v časovej strate cca 30-40 min;
- ďalšia možnosť zvýšenia intenzity NA dopravy je v hodnote 750 v. 670 NA vozidiel/24 h, ktoré majú cieľ v severozápadnej časti mesta, kde je továreň VW – v tomto scenári nie je tranzit smerom na D2 do CZ prípadne na S8 do A;
- ostatné hodnoty NA na sieti mestských komunikácií sú minimálne aj pre rok 2020 ako aj 2030.



Obr. 10 Scenár modelu DTS do mesta s tunelom – rok 2030



Obr. 11 Scenár modelu DTS z mesta s tunelom – rok 2030

Literatúra

- [1.] Schlosser, T., Schlosser, P.: *Traffic Analysis and Forecast for D4/R7 2020-2050*, DOTIS Consult, 2015
- [2.] Schlosser, T., Zuzulová, A., Cápayová, S., Schlosser, P.: *Traffic Model for PPP Project in Bratislava*, International Journal of Advanced Information Science and Technology (IJAIST), Vol. 50, No.50, 2016, ISSN: 2319:2682,
- [3.] Schlosser, T., Schlosser, P.: *Poznatky z prípravy PPP projektu Obchvat Bratislavy*, Odborná konferencia s mezinárodnou účasťou, FSv ČVUT – Katedra silničných stavieb, Praha, 2016
- [4.] Kolektív: *Štúdiá uskutočniteľnosti projektu PPP D4/R7*, PricewaterhouseCoopers Slovensko, 2014
- [5.] Kociánová M.: *Diaľnica D4 Bratislava, Jarovce – Ivanka sever – Rača, dopravno-inžinierske podklady*, ALFA 04 Bratislava, 2014,
- [6.] Skýva, M.: *Rýchlostná cesta R7 Bratislava – Ketelec, dopravno-inžiniersky prieskum*, DIC Bratislava, 2014
- [7.] Kolektív: *Kalkulácia socioekonomických prínosov založených na výstupoch modelu užších dopravných vzťahov D4/R7, Podrobná analýza dopravných vzťahov dotknutého územia*, Situačná správa k II. etape riešenia, VÚD Žilina, 06/2015
- [8.] Kolektív: *Aktualizácia kalkulácie socioekonomických prínosov založených na výstupoch modelu užších dopravných vzťahov D4/R7, vzhľadom na zmenu technického riešenia projektu a výstupy ÚGD mesta Bratislava, Podrobná analýza dopravných vzťahov dotknutého územia*, Technická správa k dopravnému modelu, VÚD Žilina, 01/2016
- [9.] Kolektív: *Územný generel dopravy hl. mesta SR Bratislavy*, CDV Brno, 2015

SÚVISLÁ DIAĽNICA D1 ŽILINA - KOŠICE POSTAVENÁ NEBUDE?

Lubomír Mateček¹

Kľúčové slová:

Gravitačný dopravný model, Primerané hodnotenie Natura 2000, vedecký prístup, manipulácie ovplyvňujúce exaktne dosiahnuté výsledky, územnoplánovacie a dopravnoplánovacie dokumenty

Abstract:

Od roku 2006 je identifikovaný výrazný záujem niektorých subjektov štátnej správy a samosprávy realizovať stavbu rýchlostnej cesty R1 Banská Bystrica – Ružomberok v neurbanizovateľnom, cca 45 km dlhom úseku úzkeho údolia, naprieč chránenými územiami európskeho významu Natura 2000. Zároveň stavba diaľnice D1 v úseku Turany po obec Hubová - súčasť hlavného urbanizačného rozvojového koridoru Slovenska, dotýkajúca sa chránených území Natura 2000 - sa v cca 20 ročnom časovom úseku predinvestičnej prípravy periodicky vracia do pozícií ktoré už absolvovala. Súvislosti predinvestičnej prípravy rýchlostnej cesty R1, v spojitosti s vývojom urbanistického a dopravného plánovania i posudzovania vplyvov na životné prostredie na Slovensku, sú v článku analyzované s dôrazom na celospoločenský a politický kontext.

Anglický preklad

1 EXAKTNE FORMULOVANÉ VÝCHODISKÁ NÁVRHU LOKALIZÁCIE CESTNEJ SIETE

Pochybnosť vyslovená v názve článku vyplýva z okolností spojených s vývojom prípravy a realizácie diaľnice D1 v úseku Turany – Hubová v kontexte s prípravou stavby rýchlostnej cesty R1 v úseku Banská Bystrica – Ružomberok. Odpoveď na otázku v nadpise je potrebné hľadať v exaktných disciplínach geomorfológie, demografie, urbanizmu a environmentalistiky v protiklade k postupu mocensky motivovaného konania niektorých orgánov štátnej a verejnej správy i samosprávy. Ak pridáme k uvedenému kontextu jeho chronologické vnímanie, potom je potrebné územné ohraničenie Slovenska rozšíriť predovšetkým na priestor bývalej Československej socialistickej republiky a časový súvis ohraničiť rokom 1960.

Samotný dopravný/prepravný proces je deterministickým systémom formovaným vonkajšími faktormi. V zjednodušenom modeli vonkajších vplyvov pôsobiach na dopravný proces vytvára geomorfológia (primárna krajinná štruktúra) zásadné východiská na vznik a rozvoj osídlenia, teda i demografie, premietajúcej sa do druhej krajiny štruktúry. Prepravný proces funguje na báze dopytu po preprave medzi osídlenými lokalitami s rôznym stupňom atraktivity vzhľadom k požiadavkám na prepravu. Dopyt po preprave je vo všeobecnosti determinovaný demografiou, smerovanie dopravy podlieha komplexným dôsledkom pôsobenia gravitačného zákona. Exaktné vyjadrenie prepísané do matematických rovníc – v nižšie uvedených odsekoch – je súčasťou gravitačných dopravných modelov používaných v dopravnoinžinierskej praxi.

Metódy prognózovania a modelovania prepravného a dopravného procesu, rovnice pre výpočet objemov dopravy okrsku metódou špecifických hybností:

$$DZ_{iu} = a_{iu} * X_{ju} \quad DC_{iu} * X_{ju}$$

¹ Lubomír Mateček, Ing., Autorizovaný inžinier Slovenskej komory stavebných inžinierov, Smreková 11, 010 07 Žilina, e-mail: lubo.matecek@gmail.com

kde DZ_{iu} a DC_{ju} je objem zdrojovej (cieľovej) prepravy okrsku i (j) za účelom „u“
 a_{iu} a a_{ju} je špecifická hybnosť, pripadajúca na jednotku štruktúrálnej veličiny X_{iu} (X_{ju}), zistenú prieskumom (Dopravno-sociologický prieskum)
 X_{iu} a X_{ju} je štruktúralna veličina, relevantná pre končiacu (začínajúcu) aktivitu, (počet obyvateľov, počet ekonomických aktívnych obyvateľov, počet pracovných príležitostí,...)

Metódy prognózovania a modelovania prepravného a dopravného procesu, pre výpočet smerovania sa používa gravitačná rovnica v obecnom tvare:

$$D_{ij} = K_{ij} * \frac{DZ_i * DC_j}{f(w_{ij})}$$

kde DZ_i ; a DC_j sú objemy dopravy okrskov/miest, vypočítané v prvom kroku,
 $f(w_{ij})$ je odporová funkcia, (vzdialenosť, časová dostupnosť, ...)
 k_{ij} je faktor zabezpečujúci splnenie okrajových podmienok

V rovniciach obsiahnuté faktory geomorfológie (lokalizácia osídlenia v krajine daná vzdialenosťami medzi sídlami) a demografie (počet obyvateľov, počet ekonomicky aktívnych obyvateľov, ich sociálny status premietajúci sa do ich hybnosti) majú zásadný význam nielen pre tvorbu optimálnych dopravných sietí a dopravnej regionalizácie ale – parafrázujúc historika Hughu Trevora –Ropera - zároveň určujú i úroveň komunikácie spoločnosti, jej ekonomiku, politickú organizáciu.

V slovenských reáliách územného a dopravného plánovania možno identifikovať špecifickú problematiku lokálneho nadhodnotenia výhľadových demografických parametrov. V prevažnej miere ide o snahu obcí a miest, plánovaním rozvojových plôch pre bývanie a priemyselné parky v územných plánoch, zabezpečiť obci/mestu výhľad na jeho lepšiu budúcu prosperitu. S ponukou plôch pre bývanie je spojený budúci nárast počtu obyvateľov obce/mesta, obvykle v rozpore s exaktnou demografickou prognózou. Ak sa ale takto formulované plánované bilancie nárastu počtu obyvateľov jednotlivých obcí/miest preberú do výpočtov prognózy prepravných procesov vytvárajú nezdôvodniteľnú potrebu na rezerváciu plôch a na stavbu prvkov dopravnej infraštruktúry. Problém nadobudne veľké rozmery ak sa pri navrhovaní dopravnej infraštruktúry regiónu alebo Slovenska vychádza zo súčtu očakávaní demografického rastu jednotlivých obcí/miest podľa ich územných plánov. Ako príklad možno uviesť ÚPN regiónu Trnavského kraja v rámci ktorého bolo spočítané, že ak by sa akceptovali očakávania obcí a miest kraja potom počet obyvateľov kraja by narástol o cca 80 tisíc obyvateľov. V prípade Slovenska by sa rozpor medzi očakávaniami z územných plánov obcí a demografickou prognózou ešte primerane zvýraznil. Odhliadnuc od starnutia populácie Slovenska, a s tým spojenej zmeny mobility obyvateľov, je rozdiel plánovať dopravnú infraštruktúru štátu pre cca pol milióna obyvateľov viac alebo menej ako je reálny počet obyvateľov štátu.

INFOSTAT vypracoval dokument „Prognóza populačného vývoja Slovenskej republiky do roku 2060“ v troch scenároch (nízky, stredný, vysoký). Podľa prognózy nízkeho a stredného scenáru počet obyvateľov Slovenska bude klesať, jeho priemerný vek bude vo všetkých scenároch rásť.

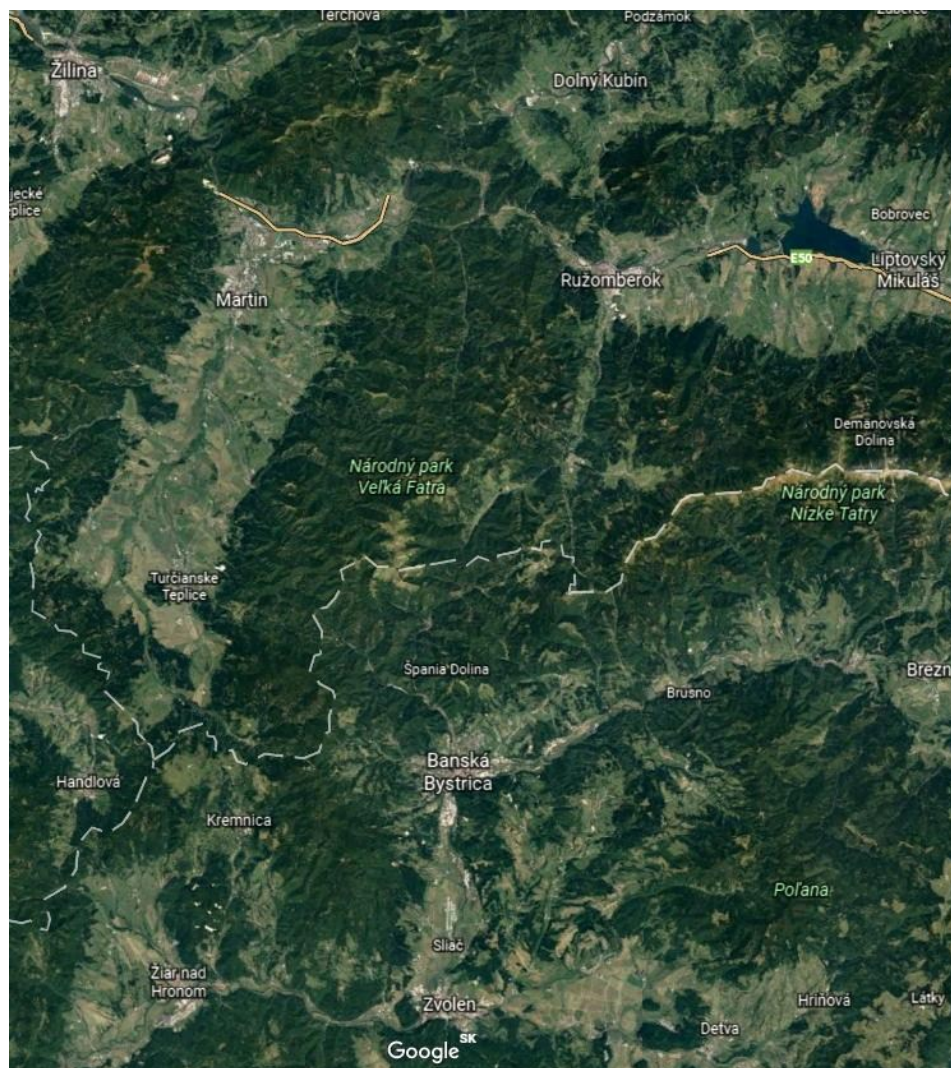
Tab.1 Prognóza populačného vývoja Slovenskej republiky

Rok	Počet obyvateľov	Celkový prírastok 2060 - 2015	Priemerný vek
Stredný scenár			
2015	5 448 310	-103 380	40,01
2060	5 344 930		49,18

Zdroj: BLEHA, B., ŠPROCHA, B., VAŇO, B. 2013: *Prognóza populačného vývoja Slovenskej republiky do roku 2060*. Bratislava, INFOSTAT, 81 s., ISBN 978-80-89398-23-2

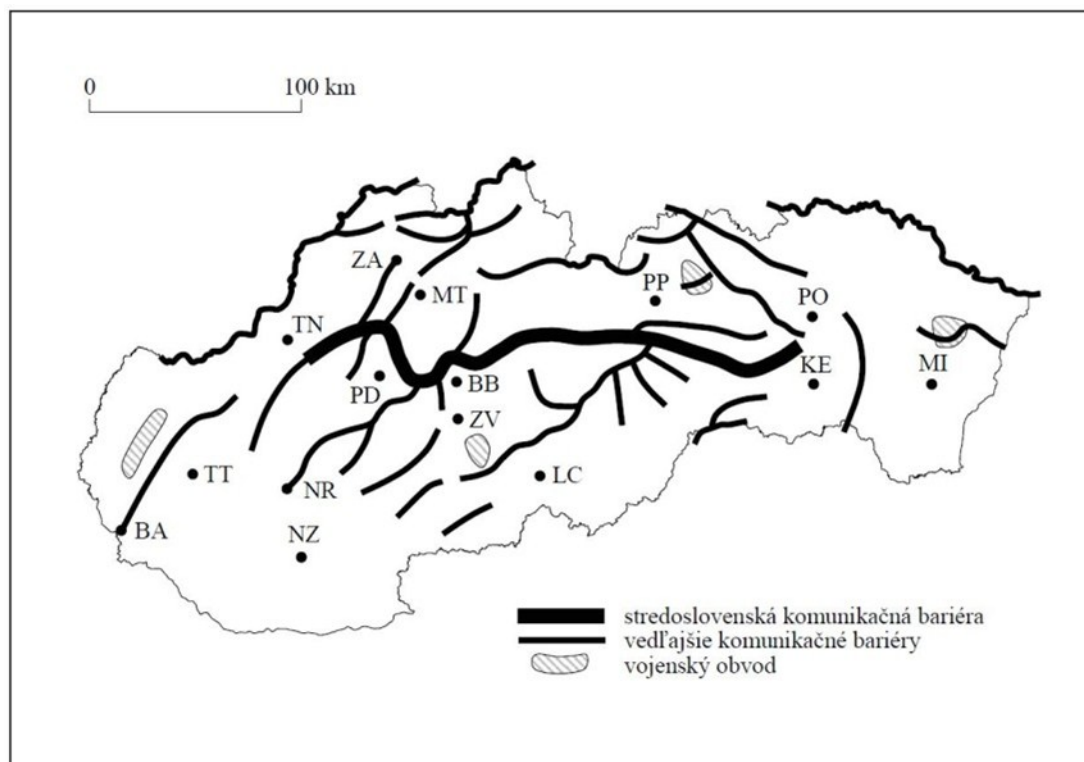
Okrem súčasných územnoplánovacích tendencií zvyšovania počtu obyvateľov v mestách/obciach sa do dopravného plánovacej praxe sa premietajú regionálne a územnoplánovacie anachronizmy z obdobia normalizácie v Slovenskej socialistickej republike (sedemdesiate a osemdesiate roky minulého storočia). Ide predovšetkým o „Projekt urbanizácie Slovenskej socialistickej republiky“ ktorý do praxe územného a oblastného plánovania premietol Ústavu ČSSR a Zákon o územnom členení štátu z 9. apríla 1960 č. 36/1960 v Československej socialistickej republike (západoslovenský, Stredoslovenský, Východoslovenský kraj).

Obr. 1 Ortofotomapa dotknutého územia diaľnice D1 a rýchlostnej cesty R1 a R3



Zdroj: <https://earth.google.com/web/@48.93245978,19.1092763,1244.66876404a,146469.77780543d,35y,0h,0t,0r>

Obr. 2 Bariéry dopravnej siete Slovenska



Zdroj: HALÁS M. *Dopravný potenciál Slovenska*, In *GEOGRAFIE – SBORNÍK ČESKÉ GEOGRAFICKÉ SPOLEČNOSTI*, Rok 2005, Zdroj: Lukniš, 1985, upravené

2 OBSAHOVÁ PODSTATA RELEVANTNÝCH DOKUMENTOV

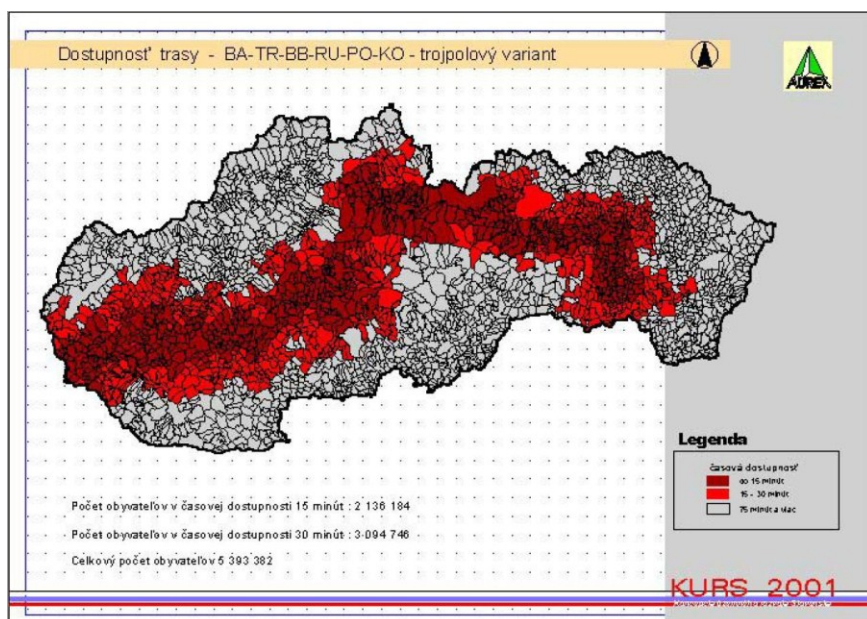
Štátne authority Slovenska koncipujú socioekonomický rozvoj, premietnutý na územie štátu, prostredníctvom právnych predpisov výkonnej a zákonodarnej moci. Výkonná moc - Vláda SR vyhlásila svojim Nariadením č. 528/2002 Z. z. zo 14. augusta 2002 Závaznú časť Konceptie územného rozvoja Slovenska 2001 (ďalej len „KURS 2001“). Závazná časť KURS 2001 bola aktualizovaná Uznesením Vlády SR č. 513 z 10. augusta 2011 formou návrhu Zmien a doplnkov č. 1 Konceptie územného rozvoja Slovenska 2001 s názvom KURS 2011.

Vo fáze Konceptu návrhu KURS 2001 boli odbornej a laickej verejnosti predložené dva zásadné varianty vývoja osídlenia Slovenska, úzko späté s variantmi usporiadania a hierarchie dopravnej sústavy štátu. Prvý variant, nazvaný ako Polycentrický, vychádzal z aplikácie vedecky zdokumentovaných princípov a poznatkov uvádzaných v predchádzajúcej kapitole (gravitačný dopravný model). Polycentrický variant bol zároveň z hľadiska efektívnosti dopravnej obsluhy územia Slovenska exaktne zdokumentovaný v priestorovom a časovom kontexte. Druhý variant, nazvaný ako Trojpólový, bol ukotvený v pokračovaní a transformácii vývojových trendov z období direktívne riadeného národného hospodárstva a tzv. demokratického centralizmu normalizovanej Slovenskej socialistickej republiky. V podmienkach liberálnej trhovej ekonomiky, nedirektívneho demokratického spoločenského zriadenia, výhodnosť a efektívnosť obsahovej platformy i celého Trojpólového variantu preukázaná nebola. Výsledkom pripomienkového konania Konceptu návrhu KURS 2001 odbornou i laickou verejnosťou bolo jednoznačné odporúčenie Polycentrického variantu na dopracovanie do finálnej podoby schválenej Nariadením Vlády SR. Okrem súvislostí transformačného vývoja Slovenska bol podnetom ku koncipovaniu Trojpólového

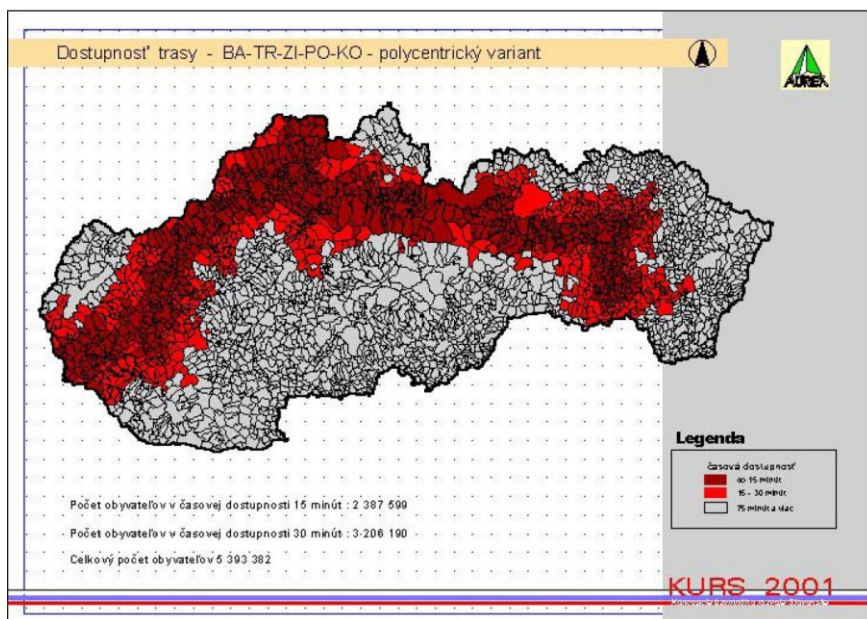
variantu i vyhranený postoj a požiadavky štátnej správy a samosprávy regiónu a mesta Banskej Bystrice, zástupcov tretieho sektoru z Banskej Bystrice, vznesené v rámci podnetov k spracovaniu KURS 2001. Najostentatívnejšie požiadavky prevažne politického a regionálne lobistického charakteru - väčšinou v rozpore s exaktnou odbornou metodikou - boli vznášané zástupcami tretieho sektoru. Ako typickú ukážku možno uviesť „Otvorený list Krajského grémia tretieho sektora v Banskej Bystrici premiérovi SR Mikulášovi Dzurindovi a podpredsedovi vlády pre ekonomiku Ivanovi Miklošovi“. Uvádza sa v ňom nasledovná argumentácia:

„21.marca 2000 sa v Banskej Bystrici z iniciatívy Krajského grémia tretieho sektora uskutočnila regionálna konferencia k problematike pripravovanej koncepcie územného rozvoja Slovenska (KÚRS 2001). Podľa prezentovaných návrhov na riešenie KÚRS sa má pokračovať vo výstavbe rozostavanej diaľnice na trase **Bratislava – Trenčín – Žilina – Poprad – Prešov - Košice**. O tejto trase je známe, že obslúži len 57% obyvateľstva Slovenska, pričom aj toto číslo sa môže po vstupe Slovenska do Európskej únie a po sprístupnení maďarskej diaľnice na trase Bratislava – Budapešť - Miškolc pre obyvateľov z oblasti Košíc ukázať ako nadhodnotené. Komunikácia vedená po trase **Bratislava - Nitra – Zvolen - Banská Bystrica - Ružomberok - Poprad – Prešov - Košice** by pritom obslúžila až 90% obyvateľstva Slovenska a to časovo a energeticky efektívnejším spôsobom. Násobne nižšie sú aj investičné náklady na vybudovanie komunikácie stredom územia Slovenska: Severná „57%-ná“ trasa si na úseku Žilina – Ružomberok vyžiada výstavbu mnohých nákladných tunelov v celkovej dĺžke cez 20 kilometrov, kým stredná trasa by vyžadovala výstavbu len troch až štyroch tunelov v celkovej dĺžke 7 až 9 km spájajúcich Pohronie a Liptov popod Nízke Tatry. ... Plne to potvrdzujú aj plány Poľska budovať v severo-južnom smere dve prioritné trasy - jednu na Ostravsko a Viedeň a druhú na Zakopané. Rýchlostná komunikácia na Zakopané má logické pokračovanie smerom na Oravu, Liptov, stredoslovenský metropolitný priestor Banská Bystrica - Zvolen a aglomeráciu Budapešti. Skutočne perspektívna severojužná európska trasa Slovenskom leží na historickej spojnici Budapešť – Šahy - Zvolen/Banská Bystrica – Ružomberok – Krakow – Waršava. Práve súčasťou tejto trasy by mal byť tunel popod Nízke Tatry. ... Jediné zrozumiteľné vysvetlenie masívnych investícií do tejto prekonanej trasy možno žiaľ nájsť v tom, že táto trasa vedie územím s extrémne vysokou podporou pre strany bývalej vládnej koalície.“

Obr. 3 Dostupnosť trasy diaľnice Bratislava – Trnava – Nitra – Zvolen – Banská Bystrica – Ružomberok – Prešov – Košice



Obr. 4 Dostupnosť trasy diaľnice Bratislava – Trnava – Žilina – Ružomberok – Prešov – Košice



Zdroj: Konceptia územného rozvoja Slovenska 2001, Koncept návrhu, Ministerstvo životného prostredia Slovenskej republiky, August 2000

V rámci pracovných materiálov Konceptu návrhu KURS 2001 bola dopravným modelom vypočítaná vyššie uvádzaná dostupnosť trasy diaľničných prepojení pre obyvateľov Slovenska v izochrónach 15 a 30 minút. Výsledky boli diametrálne odlišné ako v argumentácii Grémia tretieho sektoru z Banskej Bystrice.

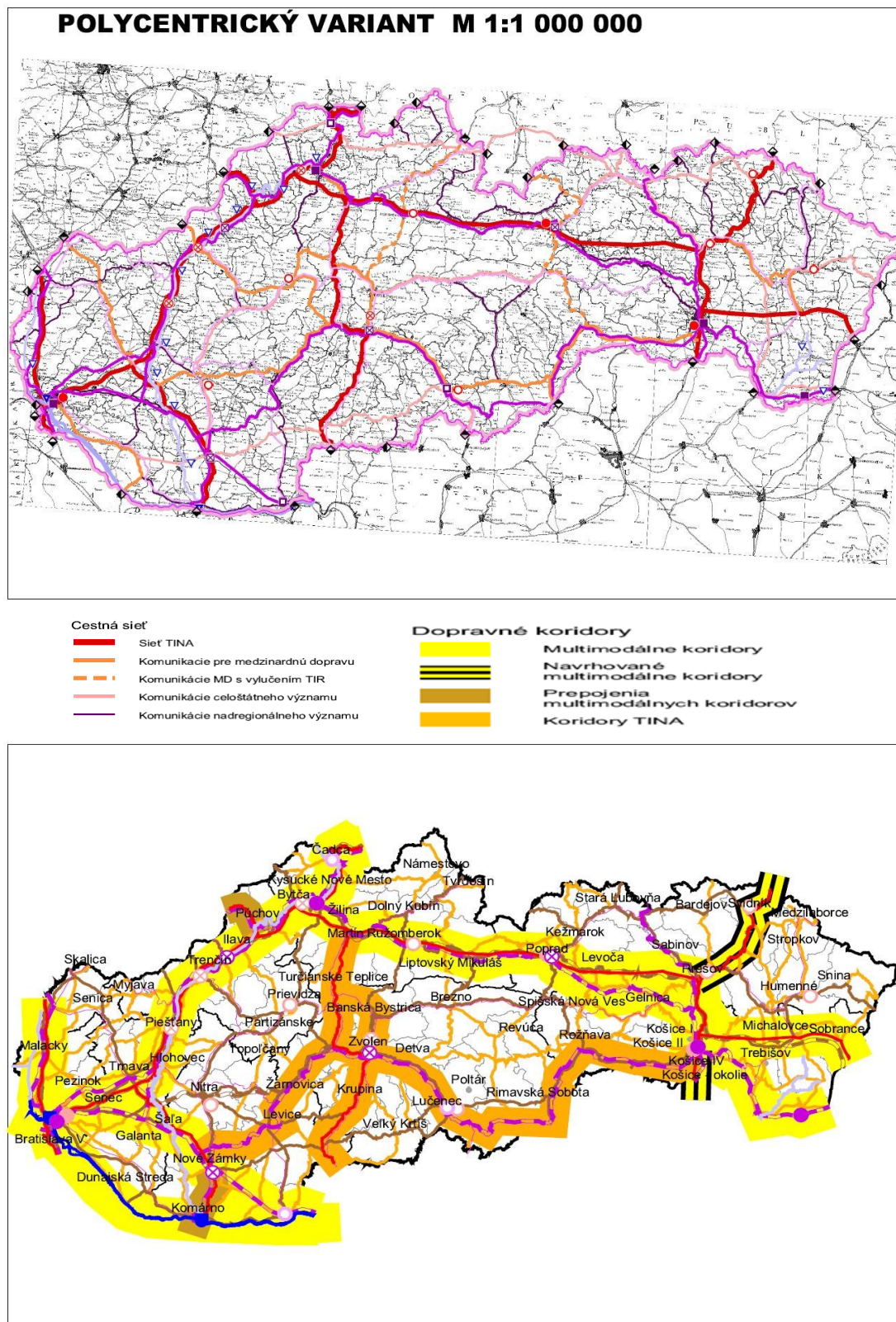
Tab.2 Dostupnosť trás diaľnic a rýchlostných ciest

Variant	Dostupnosť do 15 min [počet obyvateľov]	Podiel z celkového počtu obyvateľov SR [%]	Dostupnosť do 30 min [počet obyvateľov]	Podiel z celkového počtu obyvateľov SR [%]
Bratislava – Banská Bystrica – Ružomberok - Košice	2 136 184	39,61	3 094 746	57,38
Bratislava – Žilina – Ružomberok - Košice	2 387 599	44,27	3 206 190	59,44

Zdroj: Konceptia územného rozvoja Slovenska 2001, Koncept návrhu, Ministerstvo životného prostredia Slovenskej republiky, August 2000

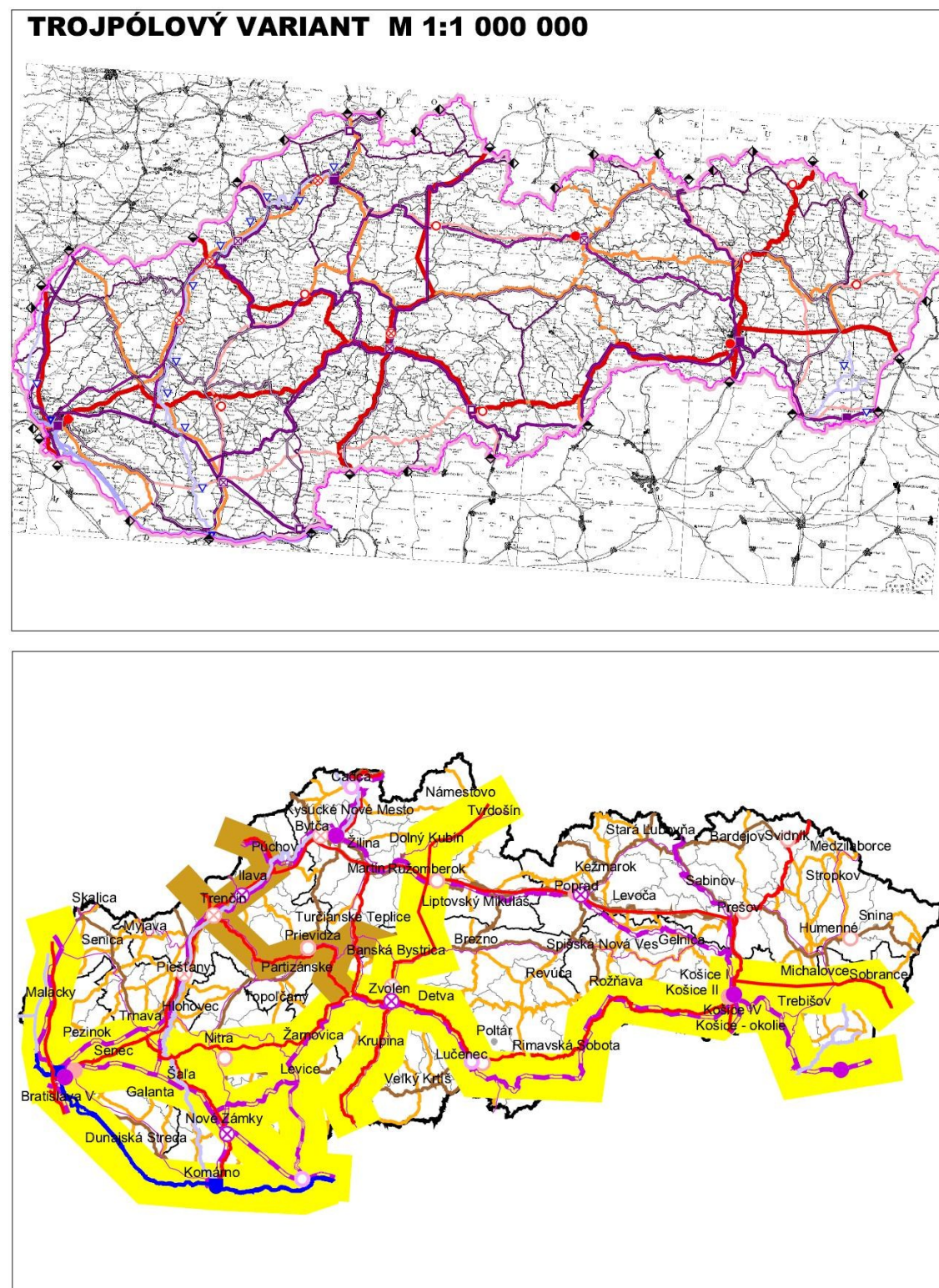
Koncept návrhu KURS 2001 následne pracoval s komplexnou štruktúrou západo-východných a severo-južných koridorov, variovaných v Polycentrickom a Trojpólovom variante usporiadania dopravnej infraštruktúry. Zásadný rozdiel medzi Polycentrickým a Trojpólovým variantom v lokalizácii dopravnej infraštruktúry spočíval v umiestnení hlavných dopravných koridorov a siete európskej úrovne. V Polycentrickom variante boli lokalizované, v zásade v súčasnom tvare, v urbanizovaných koridoroch Bratislava – Žilina – Košice a Čadca - Žilina – Martin – Zvolen - Šahy, v Trojpólovom variante boli lokalizované v koridoroch Bratislava – Zvolen – Košice a Trstená – Ružomberok – Banská Bystrica – Šahy.

Obr. 5 Dopravná infraštruktúra – Polycentrický variant, Koncept návrhu KURS 2001



Zdroj: Koncepcia územného rozvoja Slovenska 2001, Koncept návrhu, Ministerstvo životného prostredia Slovenskej republiky, August 2000

Obr. 6 Dopravná infraštruktúra – Trojpólový variant, Koncept návrhu KURS 2001



Zdroj: *Koncepcia územného rozvoja Slovenska 2001, Koncept návrhu, Ministerstvo životného prostredia Slovenskej republiky, August 2000*

Vyššie uvedené subjekty z regiónu a mesta Banskej Bystrice boli jediné, ktoré Trojpólový variant vo svojich vyjadreniach, v rámci pripomienkovania Konceptu KURS 2001, podporili. Obstarávateľ – MŽP SR – vyhodnotilo pripomienkové konanie Konceptu KURS ako

dominantnú podporu zúčastnených Polycentrickému variantu ktorý zadalo zhotoviteľovi AUREX s.r.o. spracovanie do podoby výsledného variantu KURS 2001. Vo výslednom variante – spracovanom na základe Polycentrického variantu – bola časť severojužného prepojenia presmerovaná z línie Martin – Šášovské Podhradie – Zvolen do efektívnejšie využitého prepojenia Martin – Turčianske Teplice – Banská Bystrica - Zvolen.

Následne, po schválení Nariadením Vlády SR Závaznej časti KURS 2001 MŽP SR obstaralo detailnejšie rozpracovanie problematiky cestnej infraštruktúry prostredníctvom dopravného modelu, zahrňujúceho do riešenia i vplyv regiónov susediacich štátov, okrem Ukrajiny. Územný generel cestnej dopravy SR exaktne zhodnotil stav a prognózu cestnej dopravy, odvodenú od geomorfológie, prognózy demografie a hybností. Nasledujúce výsledky jasne deklarujú najvyššiu efektívnosť dopravnej obsluhy tzv. severnej trasy prepojenia západu a východu Slovenska a severozápado – strednej trasy severojužného prepojenia v podiele obsluhy obyvateľov a východnej severojužnej trasy v počte obslužených obyvateľov na 1 km trasy. Zároveň bolo konštatované, že najvyššie parametre dopravnej obsluhy severojužných trás dosahuje prepojenie Bratislava – Žilina – Čadca, ktoré ale bolo v úseku po Žilinu hodnotené ako súčasť západovo-východného prepojenia. Najslabšie parametre dopravnej obsluhy, zo všetkých sledovaných trás, boli preukázané v strednom severojužnom prepojení št. hr. SR/PR – Trstená – Ružomberok – Banská Bystrica - Šahy – št. hr. SR/MR. Dôvodom je minimálna hustota obyvateľov v úseku Banská Bystrica – Ružomberok a nízka hustota obyvateľov medzi Zvolenom a Šahami, ktorej vplyv sa násobí nulovou šancou rozvoja sídiel medzi Banskou Bystricou a Ružomberkom, v úzkom 45 km dlhom údolí, nachádzajúcom sa v Národných parkoch a územiach Natura 2000.

Tab.3 Dostupnosť západovo-východných trás diaľnic a rýchlostných komunikácií

Trasa	M.j.	Izochróny dostupnosti [min]			Dĺžka trasy v km	Počet dostupných obyvateľov na 1 km trasy v izochrónach [min]		
		Do 15	Do 30	Do 45		Do 15	Do 30	Do 45
Bratislava-Žilina-Košice (severná)	[Počet obyvateľov]	2 493 881	3 528 473	4 534 098	428	5 827	8 244	10 594
	Podiel obyv. zo SR [%]	46,36	65,59	84,29				
Bratislava-Zvolen-Košice (stredojužná)	[Počet obyvateľov]	2 007 579	3 033 744	4 045 304	394	5 095	7 700	10 267
	Podiel obyv. zo SR [%]	37,32	56,40	75,20				
Bratislava-Nové Zámky-Košice (južná)	[Počet obyvateľov]	1 463 330	2 641 615	3 393 548	363	4 031	7 277	9 349
	Podiel obyv. zo SR [%]	27,20	49,11	63,08				

Tab.3 Dostupnosť severo-južných trás diaľnic a rýchlostných komunikácií

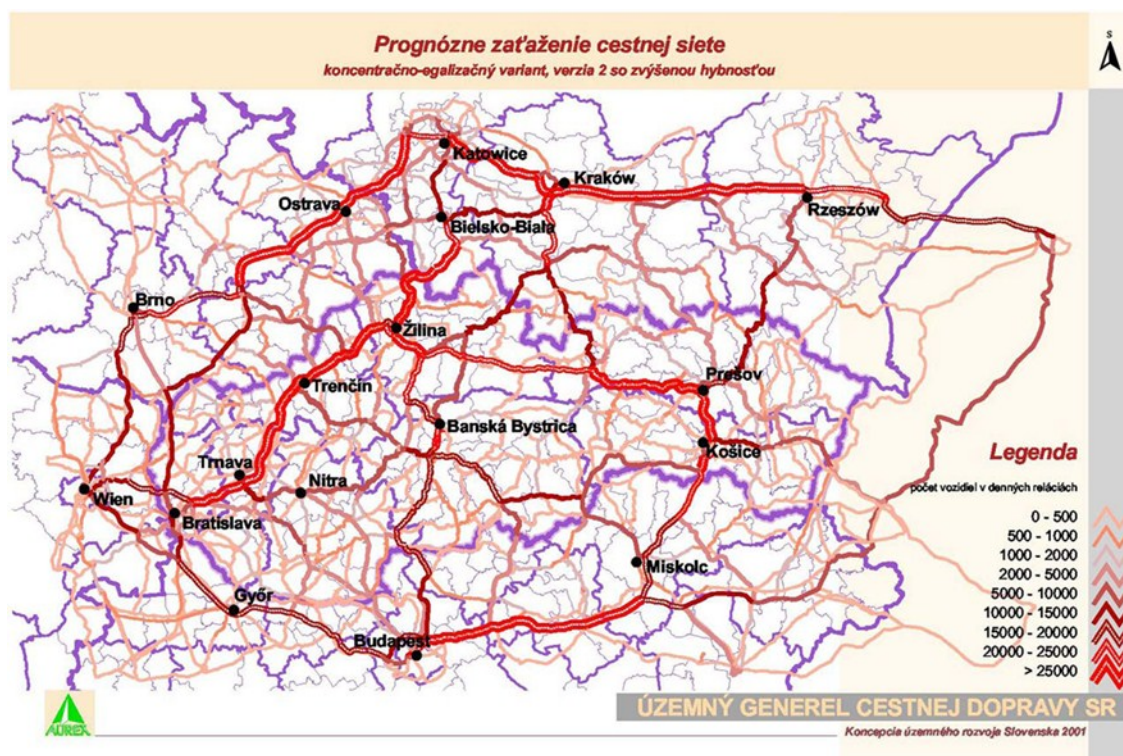
Trasa	M.j.	Izochróny dostupnosti [min]			Dĺžka trasy [km]	Počet dostupných obyvateľov na 1 km trasy v izochrónach [min]		
		Do 15	Do 30	Do 45		Do 15	Do 30	Do 45
Skalité-Žilina-Martin-B.Bystrica-Šahy (SZ-stredná)	[Počet obyvateľov]	875 505	1 554 891	2 182 857	239	3 663	6 506	9 133
	Podiel obyv. zo SR [%]	16,27	28,90	40,58				
Trstená-Ružomberok-B.Bystrica-Šahy (stredná)	[Počet obyvateľov]	536 893	936 256	1 442 857	203	2 645	4 612	7 108
	Podiel obyv. zo SR [%]	9,98	17,40	26,81				
Svidník-Košice-Milhosť (východná)	[Počet obyvateľov]	587 533	933 705	1 352 954	145	4 052	6 439	9 331
	Podiel obyv. zo SR [%]	10,92	17,36	25,15				

Zdroj: Územný generel cestnej dopravy SR / KURS 2001, MŽP SR, Aurex s.r.o., Bratislava, máj 2003

Transformácia výpočtov dopravnej obsluhy obyvateľov do dopravného zaťaženia cestnej siete vyjadruje potenciál jej využitia (gravitačný model). Nasledujúci obrázok predstavuje potenciálnu záťaž cestnej siete aj so zohľadnením vplyvu prihraničných regiónov na cestnú dopravu na Slovensku. Výsledky prognózy záťaže gravitačného modelu potvrdzujú

vypočítané parametre efektívnosti dopravnej obsluhy územia Slovenska. Z hľadiska možností previazania severojužných trás sa jasne preukazuje ako výhodné riešenie vyústenia severozápadnej vetvy od Čadce cez Žilinu do priestoru Martina a od Trstenej cez Ružomberok do priestoru Martina, ďalej s pokračovaním južným smerom k Turčianskym Tepliciám a s krátkym prechodom cez masív Kremnických vrchov do priestoru Banskej Bystrice (15 až 20 – 25 tis. voz/24h). Do uvedenej trasy by mala byť presmerovaná medzinárodná tranzitná doprava E77, pričom v na ceste I/59 Banská Bystrica – Ružomberok (pokles na 5 až 10 tis. voz/24h) by zostala len medziregiónálna doprava. Pokračovanie severojužnej trasy je navrhnuté ďalej cez priestor Zvolena, Krupiny k hraničnému priechodu v Šahách.

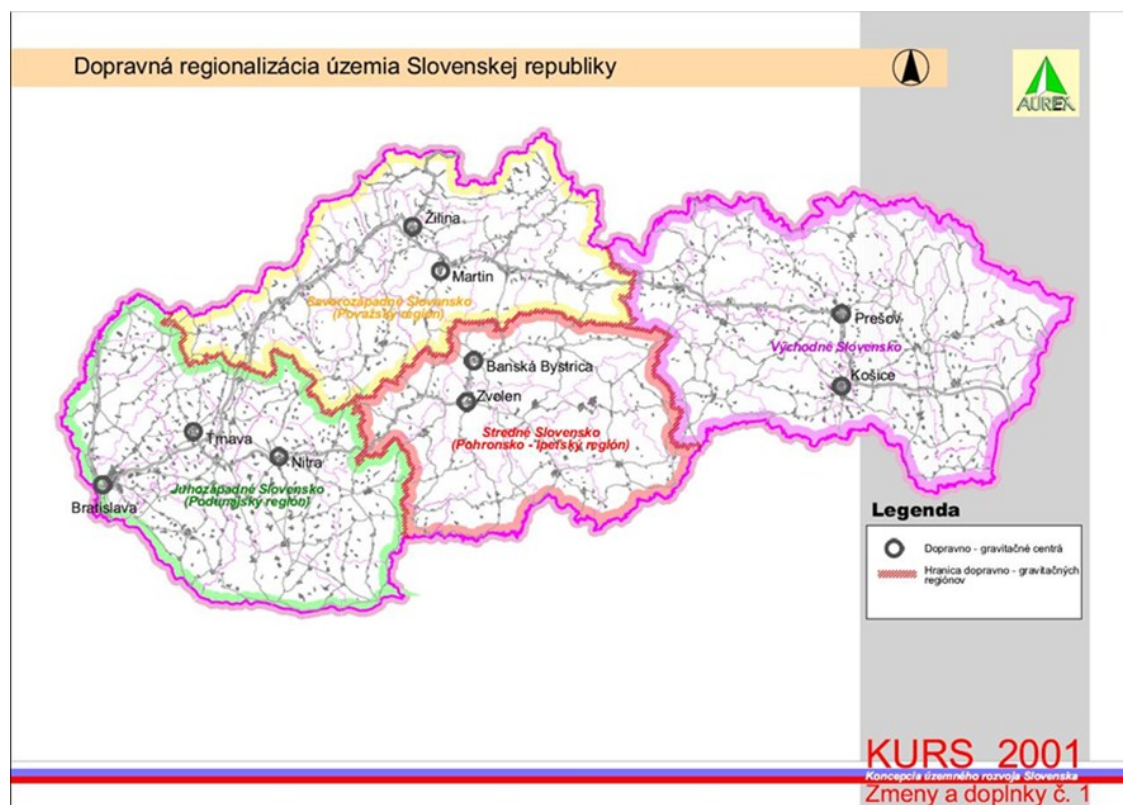
Obr. 7 Prognózne zaťaženie cestnej siete



Zdroj: Územný generel cestnej dopravy SR / KURS 2001, MŽP SR, Aurex s.r.o., Bratislava, máj 2003

KURS 2001 a jeho Zmeny a doplnky č. 1 KURS 2011 vo svojich Záväzných častiach proklamujú základné dopravné členenie územia Slovenska na dopravné regióny. Okrem Exaktné preukázanie jeho opodstatnenosti bolo vykonané dopravným modelom v Územnom generely cestnej dopravy SR. Dopravná regionalizácia je formovaná princípmi trvalo udržateľnej mobility – efektívnosti dopravnej obsluhy územia (s akceptáciou hraníc súčasných krajov). Jej východiskom sú geomorfológia (prírodné bariéry brániace rozvoju urbanizácie), demografia, urbanizmus (sídelné koridory, funkčné mestské oblasti, polycentrické systavy osídlenia), ochrana prírodne cenných území. Okrem uvedeného, doterajšia prax lokalizácie distribučných a obslužných jednotiek hospodárskych a obchodných subjektov dlhodobo preukazuje funkčnosť uvedenej regionalizácie Slovenska (Bratislava, Juhozápad – Podunajský priestor, Severozápad - Považie, Stred – Pohronie a Poľpie, Východ).

Obr. 8 Dopravná regionalizácia územia Slovenska



Zdroj: Zmeny a doplnky č.1 Koncepcia územného rozvoja Slovenska 2001, (KURS 2011), Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja Slovenskej republiky

V medziobdobí rokov aktualizácie KURS bola prostredníctvom zákonodarnej moci – Národnej rady SR – posilnená pozícia odvetvovej dopravnej problematiky nad úroveň komplexnej územnoplánovacej a environmentálnej (strategický proces posudzovania vplyvov na životné prostredie podľa Zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov, v znení neskorších predpisov). Národná rada SR – na podnet poslaneckého návrhu Petra Pelegrínyho - prostredníctvom zákona č. 8/2009 Z. z. o cestnej premávke a o zmene a doplnení niektorých zákonov vložila do zákona č. 135/1961 Zb. o pozemných komunikáciách (cestný zákon) v znení neskorších predpisov Prílohu č. 2 „Zoznam diaľnic a rýchlostných ciest v rozsahu podľa uznesenia Vlády SR č. 882/2008“. Príloha č. 2 taxatívne definuje a **prejudikuje** (okrem iných úsekov diaľnic a rýchlostných ciest) rýchlostnú cestu R1 v trase „Trnava - Nitra - Žarnovica - Žiar nad Hronom - Zvolen - Banská Bystrica – Ružomberok“. Inkriminovaný úsek Banská Bystrica – Ružomberok pritom v doplnenom Cestnom zákone nemá jednoznačné určenie trasy. Zákonodárca sa zrejme opiera o dovtedy vypracované technické štúdie avšak žiadna z nich nebola ukončená strategickým environmentálnym hodnotením vplyvov s porovnaním alternatívnych koridorov. Investičná výstavba SSC v Banskej Bystrici – obstarávateľ technických štúdií - priamo pristúpila k lokalizácii rýchlostnej cesty v koridore Banská Bystrica – Korytnica – Ružomberok, naprieč územiaми Národných parkov a Natura 2000. Za týmto účelom obstarala v roku 2010 spracovanie technickej štúdie „Cesta I/59 (R1) Banská Bystrica – hranica kraja – Ružomberok D1“. Tiež je potrebné zmieniť, že taxatívne vymenovanie siete diaľnic a rýchlostných ciest v Cestnom zákone nemá v slovenských a československých súvislostiach predchodcu. Vzhľadom na vtedajšie okolnosti absencie preukázania opodstatnenosti stavby rýchlostnej cesty R1 z Banskej Bystrice cez Korytnicu

do Ružomberka je možné uvedený legislatívny akt hodnotiť ako regionálny lobizmus a prípadne i klientelizmus (poslanec Peter Pelegríny je obyvateľom Banskej Bystrice ktorý háji rozvojové záujmy mesta formulované územnoplánovacích dokumentoch ešte z obdobia Slovenskej socialistickej republiky).

Skutočnosť, že prepojenie Banskej Bystrice a Ružomberka rýchlostnou cestou nebolo posudzované podľa §4 Zákona č. 24/2006 Z . z. v zmysle strategického porovnania a hodnotenia variantných koridorov prepojenia je závažným nedostatkom legislatívneho procesu. Vykonané strategické hodnotenie „Nový projekt výstavby diaľnic a rýchlostných ciest - Doplnok č. 1“ uvedený krok hodnotenia variantných koridorov rýchlostnej cesty R1 nenahrádza. V porovnaní s prílohou č. 2 cestného zákona je trasa rýchlostnej cesty R1 už v Novom projekte výstavby, v úseku Banská Bystrica – Ružomberok taxatívne lokalizovaná do koridoru Slovenská Lupča – Korytnica s dĺžkou celého ťahu 216,3 km. Uznesenie Vlády SR č. 406 z 9. júna 2010 k správe o plnení programu prípravy a výstavby siete ciest I. triedy na roky 2007 - 2010 schvaľuje doplnok č. 1 Nového projektu výstavby diaľnic a rýchlostných ciest ešte v čase pred vydaním Záverečného stanoviska procesu EIA k dokumentu „I/59 (R1) Banská Bystrica – hranica kraja - Ružomberok D1“ a prirodzene i s oneskorením dvoch rokov po uvedení v Prílohe č. 2 „Zoznam diaľnic a rýchlostných ciest v rozsahu podľa uznesenia Vlády SR č. 882/2008“.

Predmetné záverečné stanovisko EIA „I/59 (R1) Banská Bystrica – hranica kraja - Ružomberok D1č. 2354/2010-3.4/ml z 05. októbra 2010 v bode 46 pritom stanovuje:

„V prípade realizácie v úsekoch 3 (Slovenská Lupča – Korytnica) a 4 (Korytnica – Ružomberok D1) sa predpokladajú významné vplyvy na záujmy ochrany prírody a povolenie výstavby je možné len z naliehavých dôvodov vyššieho verejného záujmu a za podmienky uloženia kompenzačných opatrení podľa osobitného predpisu. Ak sa na príslušnom území nachádzajú prioritné biotopy alebo prioritné druhy, navrhovanú činnosť možno povoliť len z takých naliehavých dôvodov vyššieho verejného záujmu, ktoré sa týkajú verejného zdravia, verejnej bezpečnosti alebo priaznivých dôsledkov zásadného významu na životné prostredie, alebo ak podľa stanoviska Európskej komisie súvisí s inými naliehavými dôvodmi vyššieho verejného záujmu (§ 38 ods. 3 zákona o posudzovaní vplyvov). O prijatých kompenzačných opatreniach informuje ministerstvo Európsku komisiu. Z uvedeného vyplýva pre navrhovateľa vykonať potrebné administratívne povoľovacie kroky ešte pred vydaním územného rozhodnutia.“

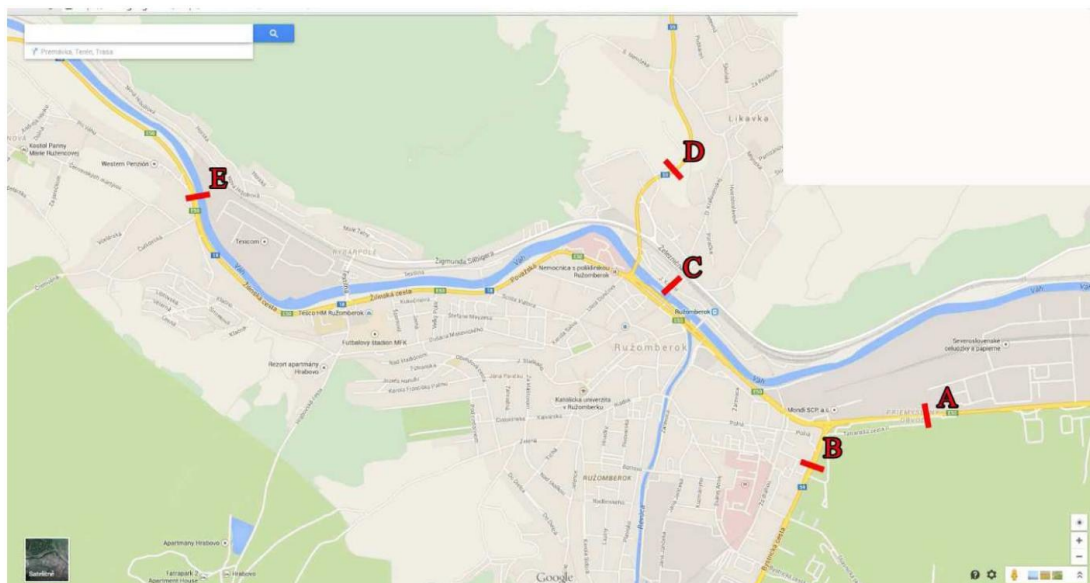
Vyšší verejný záujem nad záujmy ochrany prírody (neurbanizovateľné územie Národných parkov Nízke Tatry a Veľká Fatra, súčasť Natura 2000) - podľa doterajších poznatkov – dodnes udelený nebol. Vyššia legislatívna úroveň prejudikovanej trasy rýchlostnej cesty R1 Banská Bystrica – Ružomberok sa i tak následne premietla do Závaznej časti zmien a doplnkov č. 1 KURS 2011.

Politicky formulovaný akt zásahu do právoplatnej štruktúry navrhovanej siete diaľnic a rýchlostných ciest na najvyššej legislatívnej úrovni vniesol do odbornej problematiky nesystémový prvok, ktorý v metodicky správne spracovanej, exaktne zdôvodniteľnej, dokumentácii nemohol byť pozitívne preukázateľný. Za účelom dosiahnutia žiadaného výsledku boli v dopravných štúdiách predinvestičného procesu prípravy stavby rýchlostnej cesty R1 Banská Bystrica – Ružomberok, ale i na trase rýchlostnej cesty R3 v úsekoch Trstená až križovatka s diaľnicou D1 Hubová/Likavka a Martin – Šášovské Podhradie/Handlová, vykonávané účelovo zamerané vstupy. V prvých fázach produkovania dopravných štúdií boli účelové vstupy vykonávané naivným (možno až študentským spôsobom) keď žiaduci výsledok bol dosahovaný pre násobením korektným spôsobom dosiahnutého výsledku číslom zabezpečujúcim požadovanú hodnotu. Násobiace číslo sa ukrývalo v koeficientoch prognózovania výhľadových intenzít cestnej premávky o ktorý bol navýšený metodicky daný koeficient (MP 1/2006 Metodický pokyn a návod prognózovania

výhľadových intenzít na cestnej sieti do roku 2040) s odôvodnením údajne vyššieho ako očakávaného rastu prostredníctvom vykonaných prieskumov, zväčša bez akreditovaného dozoru. Iným spôsobom bolo zadanie hodnoty špičkovej hodiny do výpočtov v jej cca trojnásobnej hodnote. Postupy mali vplyv na výpočet intenzity dopravy a následne na finančné a ekonomické hodnotenie stavby.

Ako ukážku manipulatívnych zásahov do metodiky a spôsobu výpočtov s vplyvom na výstup štúdie možno uviesť Dopravno-inžiniersku analýzu – strategický dopravno-inžiniersky dokument pre rýchlostnú cestu I/59 (R1) v úseku Banská Bystrica – Ružomberok z roku 2010, používaný ako súčasť procesu SEA, EIA, DÚR. Porovnaním údajov prognózy dopravy Dopravno-inžinierskej analýzy s hodnotami výhľadových intenzít vypočítaných podľa záväzného metodického pokynu MP1/2006 (Metodický pokyn a návod prognózovania výhľadových intenzít na cestnej sieti do roku 2040) boli zistené až o 81 % nadhodnotené výsledky intenzity dopravy uvádzané v Dopravno-inžinierskej analýze. Predpokladané dopravné zaťaženie výhľadovej rýchlostnej cesty R1 Banská Bystrica – Ružomberok cez Hiadeľské sedlo k roku 2040 podľa analýzy predstavuje v úsekoch od Slovenskej Ľupče po Ružomberok juh hodnoty okolo 17 tisíc voz./24h. Uvedená navýšená intenzita dopravy v DSZ/DÚR reprezentuje hodnoty vytvárajúce formálny predpoklad pre zdôvodnenie výstavby rýchlostnej cesty vo 4 pruhovom usporiadaní. Zdôvodnenie jednostranného navýšenia prognózovanej intenzity v prospech úseku Banská Bystrica – Ružomberok sa opiera o exaktne nedokázané javy presmerovania dopravy (anulovanie dopravného významu hraničného priechodu diaľnice D3 Skalitz – Zwardoň, presun tranzitu západ – východ z diaľnice D1 na R1) a dokonca popiera i vo veci relevantný text záväzného metodického pokynu MP 1/2006 („v roku 2006 sa neuvažovalo s predĺžením rýchlostnej cesty R1 po Ružomberok...Z toho dôvodu bolo potrebné prehodnotiť odporúčané koeficienty“ v rozpore s obsahom MP 1/2006, viď jeho strana 7 kde je úsek R1 pomenovaný ako R3). Odôvodnenie záverečného stanoviska EIA č. 2354/2010-3.4 ml k predmetnému Zámeru sa na strane 75 priamo odvoláva na nekorektné – až o 81% nadhodnotené údaje o prognóze dopravy vo vete: „Mieru spoločenskej potreby koridoru podčiarkuje prognóza dopravných intenzít na ťahu Banská Bystrica – Ružomberok (R1), ktorá predpovedá v strednodobom horizonte až 3 – násobný nárast“.

Obr. 9 Smerový dopravný prieskum, stanovišťa dopravného prieskumu v Ružomberku



Zdroj: Dopravnoinžinierska analýza Štúdie realizovateľnosti (ŠR) „Rýchlostná cesta R1 Banská Bystrica – Ružomberok, 2015

Dopravnoinžinierska analýza štúdie realizovateľnosti (ŠR) „Rýchlostná cesta R1 Banská Bystrica - Ružomberok“ z roku 2015 ovplyvňuje výsledky smerovania dopravy sofistikovanejším spôsobom. Smerový dopravný prieskum vykonaný za účelom použitia dát pre dopravnú analýzu umiestňuje stanovište smerového prieskumu na ceste I/59 v meste Ružomberok tesne za križovatkou s cestou I/18 v smere na Biely Potok. Stanovište tohto smerového prieskumu správne malo byť (v obrázku stanovište B, rovnaké výhrady o správnosti možno zaujať i k umiestneniu sčítacieho stanovišťa E) umiestnené na ceste I/59 na hranici intravilánu územia mesta Ružomberok, teda až za priemyselnou mestskou časťou Biely Potok. Prínosom takto lokalizovaného stanovišťa je zarátanie zdrojovej/cieľovej dopravy a vnútornej dopravy priemyselného okrsku mesta Ružomberok do tranzitnej dopravy cesty I/59 (predovšetkým smeru Banská Bystrica – Poprad z dôvodu nesprávneho umiestnenia i stanovišťa E). Výsledkom postupu je v rámci kalibrácie modelu navýšenie tranzitu na ceste I/59 – v prognóze rýchlostnej cesty R1 – a tým i umelé zvýšenie jej dopravnej atraktívnosti objavujúce sa vo výpočtoch prerozdelenia smerovania dopravy, v prospech stavby rýchlostnej cesty R1 Banská Bystrica – Ružomberok.

Zásadným procesným spôsobom ako preukázať oprávnenosť pertraktovaného úseku rýchlostnej cesty R1 je taktiež vynechanie dvoch dôležitých krokov v procese strategického hodnotenia vplyvov na životné prostredie.

V prvom prípade ide o spomínanú etapu SEA v ktorej sa vzájomne porovnávajú a hodnotia všetky akceptovateľné variantné koridory lokalizácie trasy rýchlostnej cesty medzi Banskou Bystricou a Ružomberkom, a to na základe hodnotenia potenciálov koridorov prostredníctvom uplatnenia gravitačného dopravného modelu, teda bez kalibrácie na súčasný stav premávky na cestách. V žiadnej z uvedených dopravných štúdií uvedená metodika gravitačného modelu použitá nebola. Jej princíp spočíva v preukázaní potenciálneho smerovania dopravy odvodeného od štrukturálnych veličín a odporovej funkcie gravitačného zákona. Tzv. dopravný model používaný v pertraktovaných dopravných štúdiách pokladá súčasný stav smerovania dopravy za východiskové *status quo* na ktorom je následne realizovaná prognóza prepravných prúdov cestnej dopravy (dopravný model je kalibrovaný na súčasné pomery smerovania a intenzity cestnej dopravy). Pre účel prognózy je realizované pre násobenie výhľadovými koeficientmi riešeného cestného ťahu resp. celej siete ciest určitej triedy v kraji (MP 01/2006, TP 07/2013). Uvedený postup svojím spôsobom prejednáva súčasné umiestnenie a hierarchizáciu cestnej siete i do prognózovaných horizontov. Zároveň odblokuje iné - i optimálnejšie - návrhy usporiadania siete ciest, generované gravitačným dopravným modelom. Kalibračný postup na súčasný stav smerovania a intenzity cestnej dopravy spoľahlivo anuluje štrukturálne parametre hustoty obyvateľov z dôvodu primárnej akceptácie súčasného umiestnenia cesty, v našom prípade I/59 (E77 určenej i pre ťažkú medzinárodnú kamiónovú dopravu) v neosídlenom území. Iným spôsobom ako je absencia gravitačného dopravného modelu si nie je možné vysvetliť v Štúdii realizovateľnosti uvádzanú hodnotovú porovnateľnosť dopravnej obsluhy územia s 6 038 obyvateľmi (obce Liptovská Osada, Liptovská Lúžna, Liptovské Revúce) pozdĺž rýchlostnej cesty R1 v úseku Banská Bystrica – Ružomberok a územia s 112 879 obyvateľmi pozdĺž rýchlostnej cesty v prepojení Banská Bystrica – Turčianske Teplice – Martin (okresy Martin a Turčianske Teplice). Rovnakým spôsobom si je možné vysvetliť i absenciu analýzy dominantného zdroja a cieľa cestnej dopravy na trase Banská Bystrica – Ružomberok a to v lokalite obce a strediska cestovného ruchu Donovaly. Z porovnaní vzájomnej priestorovej a časovej dostupnosti dominantného dopravného vzťahu Banskej Bystrice a Donoval je zrejmé, že výhodnejšou trasou zostane pôvodná cesta I/59, čím klesnú hodnoty a opodstatnenie realizovateľnosti tunelových úsekov rýchlostnej cesty R1 v úseku Slovenská Lupča – Korytnica (Natura 2000).

Druhý legislatívne a odborne nekorektný postup je vykonávaný prostredníctvom spôsobu realizácie a zavádzajúcej prezentácie tzv. Primeraného posúdenia vplyvu

rýchlostnej cesty R1 na územia sústavy Natura 2000. Dokument uvedený v prílohe C.1.6.R1 Natura pod názvom „Hodnotenie významnosti vplyvov rýchlostnej cesty R1 Banská Bystrica – Ružomberok na územia sústavy NATURA 2000“ primerané posúdenie sa síce vecne vypracoval v zmysle novej slovenskej metodiky k Čl. 6.3 smernice o biotopoch, ale k tomuto dokumentu s iným ako legislatívne stanoveným názvom nebudú musieť byť uplatnené (prísnejšie) kritéria ekvivalentné dokumentu s názvom Primerané posúdenie.

Stanovisko Správy Národného parku Nízke Tatry uvádza *“Dokument vykazuje vysokú známku neurčitosti, viď závery na str. 123: ..Na základe doteraz realizovaných prieskumov a výsledkov hodnotenia nie je vylúčený vplyv na integritu území sústavy Natura 2000...Na základe dostupných údajov – technických i ekosozologických sa vykonalo pre variant predĺženia R1 predbežné primerané posúdenie. Z výsledku hodnotenia miery vplyvov Predĺženia rýchlostnej cesty R1 Banská Bystrica – Ružomberok na územia sústavy Natura 2000 vyplýva, že realizácia R1 v úseku Slovenská Ľupča – Korytnica by mohla mať vplyv na integritu územia sústavy Natura 2000“.*

Stanovisko Správy Národného parku Nízke Tatry k dokumentu pre úsek Slovenská Ľupča – Korytnica zdôrazňuje vplyv na chránené územia národnej siete, ako aj územia siete Natura 2000. *„V tejto súvislosti upozorňujeme na zavádzajúce „vyhodnotenie“ v Tab.: Prehľadná tabuľka významných vplyvov na zložky životného prostredia (str. 58 Oznámenia), kde sa porovnávajú len varianty v zmysle predloženej zmeny a menší plošný, či dĺžkový záber/zásah sa prezentuje ako „zmiernenie vplyvu“. Neporovnáva sa teda navrhovaná zmena s nulovým variantom, resp. so zásadne inými alternatívami (napr. rýchlostná cesta R3)“.*

Vo vzťahu k predloženej dokumentácii Oznámenie o zmene navrhovanej činnosti „Rýchlostná cesta R1 úsek Slovenská Ľupča - Korytnica - Ružomberok“ Správa Národného parku Nízke Tatry odporúča posúdiť zámer (zmenu) v zmysle zákona 24/2006 Z.z. v platnom znení:

„nie len vo vzťahu k variantu V2, ale komplexne vo vzťahu k nulovému variantu a iným alternatívam umiestnenia severo-južného prepojenia“.

„nie len vo vzťahu k základnému variantu a variantu V1, ale zaradiť aj posúdenie tzv. bázičného „dlhého“ tunela (viď Správa o hodnotení „I/59 (R1) Banská Bystrica – hranica kraja – Ružomberok D1“, kde bol posudzovaný ako subvariant a najmä komplexne vo vzťahu k nulovému variantu a iným alternatívam umiestnenia severo-južného prepojenia“

Odbornú roveň procesu SEA a v rámci neho primeraného hodnotenia v dokumente „Hodnotenie významnosti vplyvov rýchlostnej cesty R1 Banská Bystrica – Ružomberok na územia sústavy NATURA 2000“ výstižne dokumentuje jej komparácia s obsahom SEA a dokumentu „Diaľnica D1 Turany – Hubová, Primerané posúdenie vplyvov stavby na územia sústavy Natura 2000“.

V prípade rýchlostnej cesty R1 bolo vypracované **predbežné** (nie je dodržaný časový rozsah terénnych prieskumov minimálne jednej vegetačnej sezóny) **primerané posúdenie** so zavádzajúcim názvom (Hodnotenie vplyvov rýchlostnej cesty R1 na územia sústavy Natura 2000) *„tak aby pri vyjadrení sa k výsledkom nemuseli byť uplatnené kritéria ako na primerané posúdenie“* viď Dokladová časť Štúdie realizovateľnosti rýchlostnej cesty R1 Banská Bystrica – Ružomberok.

V prípade diaľnice D1 v úseku Turany – Hubová je autorom Primeraného posúdenia Štátna ochrana prírody Slovenskej republiky (07.2015). Na vypracovanie predloženého primeraného posúdenia bola plnohodnotne, bez časových obmedzení terénneho prieskumu, použitá predovšetkým Metodika hodnotenia významnosti vplyvov plánov a projektov na územia sústavy Natura 2000 v Slovenskej republike (ŠOP SR, 2014) a tiež

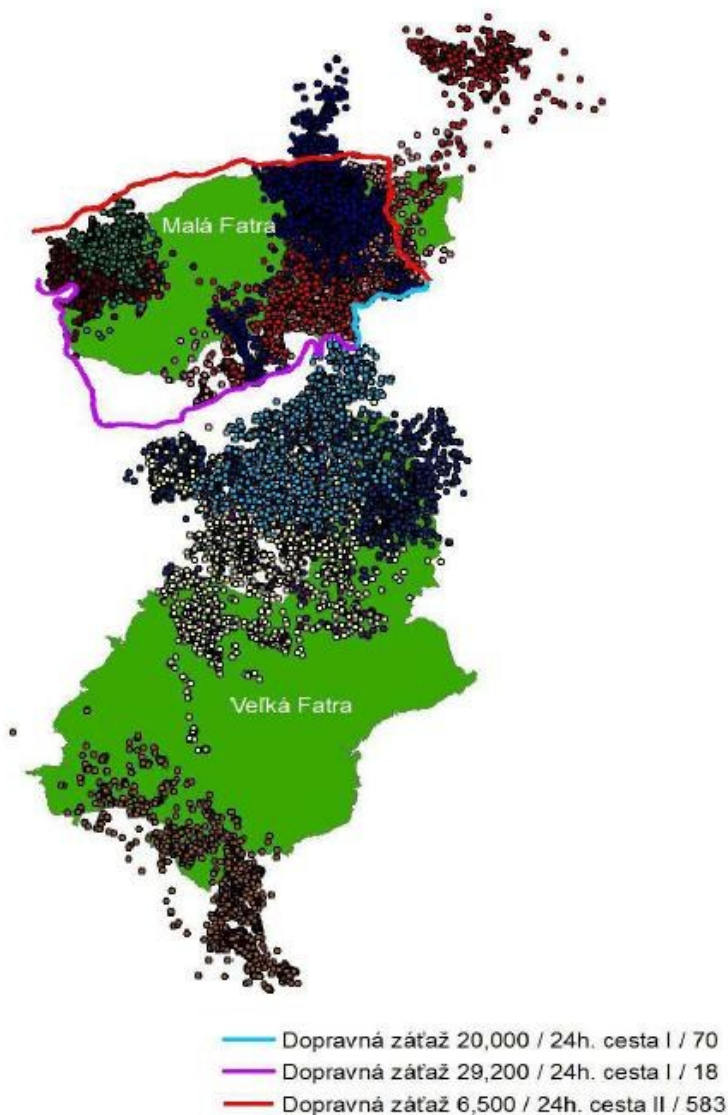
Metodika hodnotení významnosti vlivu při posuzování podle § 45 i zákona č.114/1992 Sb. o ochraně přírody a krajiny v znění pozdějších předpisů (Věstník MŽP ČR z novembra 2007).

Precíznou úroveň procesu SEA diaľnice D1 Turany – Hubová ilustruje napr. obrázok monitorovania medveďov, proces SEA rýchlostnej cesty R1 s poznatkami uvedenej úrovne získanými terénnym prieskum, zámerne nedisponuje.

Obr. 10 Monitoring medveďov

Diaľnica D1 Turany - Hubová

Správa o hodnotení vplyvov



Obr. 6 Medvede monitorované v roku 2015 v oblasti plánovanej výstavby úseku diaľnice D1 Turany – Hubová

Zdroj: Diaľnica D1 Turany – Hubová, Správa o hodnotení vplyvov, Dopravoprojekt Bratislava, 2015

Do kategórie procesných aktov je možné zaradiť i obsah stanovísk retortu dopravy k návrhu Záväznej časti zmien a doplnkov č. 1 KURS 2011.

Stanovisko a pripomienky k Zmenám a doplnkom č.1 KURS 2001, MDPaT SR, Sekcia stratégie, záležitostí EÚ a medzinárodných vzťahov, Odbor stratégie, oddelenie programovania dopravnej infraštruktúry, z 30.3.2010 uvádza nasledovné:

*„Bod 6. Na str. 47 v časti Národná úroveň - infraštruktúra cestnej dopravy **nahradiť text** v 2., 3. a 4. odseku začínajúci „Podľa oznámenia MDPT SR je...“ a končiaci slovom ...Donovaly.“ v celom rozsahu znením: „Na predĺženie trasy rýchlostnej cesty R1 o nový úsek Banská Bystrica - Ružomberok, pripojenie na diaľnicu D1 je spracovaný Doplnok č. 1 Nového projektu výstavby diaľnic a rýchlostných ciest a strategické hodnotenie vplyvov na životné prostredie SEA. **Spracovaniu doplnku predchádzali dopravné štúdie s technicko-ekonomickým hodnotením variantných riešení trás predĺženia rýchlostnej cesty.** Hodnoty ekonomických ukazovateľov sú nad hranicou efektívnosti a celkové výsledky sú priaznivé aj napriek vyšším nákladom, ktoré sú nevyhnutné pre vedenie trasy cez horské územie. Dôvodom je dopravný význam cestného prepojenia medzi banskobystricko–zvolenskou aglomeráciou a liptovskomikulášsko-ružomersko-dolnokubínskym ťažiskom osídlenia. Okrem prepojenia aglomerácie Banská Bystrica-Zvolen a Ružomberok s nadväznosťou na regióny Liptov, Orava a Tatry je prepojenie rýchlostnej cesty R1 s diaľnicou D1 **alternatívnou trasou pre tranzit medzi juhozápadnou (Bratislava, Trnava) a severovýchodnou časťou Slovenska (Prešov, Humenné).**“*

Z dikcie textu stanoviska vyplýva, že „dopravné štúdie s technicko-ekonomickým hodnotením variantných riešení trás predĺženia rýchlostnej cesty“ sú tie štúdie v ktorých bolo zaznamenané manipulatívne prispôsobenie výstupov v prospech realizácie rýchlostnej cesty R1 v úseku Banská Bystrica – Ružomberok.

Stanovisko Sekcie stratégie MDPaT SR však obchádza dôležitú skutočnosť, že žiadna z uvádzaných dopravných štúdií s technicko-ekonomickým hodnotením variantných riešení nehodnotila, na procese primeranej úrovni, trasu rýchlostnej cesty Dolný Kubín – Komjatná – Hubová – peáž s D1 – **Martin – Turčianske Teplice – Banská Bystrica**, ktorá bola Územným generelom cestnej dopravy SR – rozpracovanie KURS 2001 – vyhodnotená ako optimálna (viď text vyššie).

V tom istom stanovisku sa preferencia trasy rýchlostnej cesty R1 cez Slovenskú Ľupču a Korytnicu premietla do požiadavky zamlčovať skutočnosť, že rýchlostná cesta je navrhnutá naprieč územím ochrany prírody európskeho významu Natura 2000:

*„Bod 28. Na str. 59 v 8. odseku **vynechať doplnenú vetu** „V spojitosti s predĺžením rýchlostnej cesty R1 do úseku Banská Bystrica – Ružomberok, bude transeurópsky nákladný tranzit vedený naprieč Národným parkom Nízke Tatry, územím NATURA 2000.“*

V tom istom stanovisku Sekcia stavebníctva a bytovej politiky MDPaT SR odpovedá zásadnou pripomienkou na návrh študovať severojužný cestný ťah európskeho významu podľa vyššie uvedeného odporúčenia Územného generelu cestnej dopravy Slovenska v línii št. hranica SR/PR – Dolný Kubín – Komjatná – Hubová – peáž s D1 – Martin – Turčianske Teplice – Banská Bystrica – Zvolen – Šahy – št. hranica SR/MR. Pripomienka znie:

„Nesúhlasíme s návrhom nových trás rýchlostných ciest, ktorý patrí do kompetencie rezortu dopravy. Trasy sú uzákonené, prípadné koncepčné zmeny patria do pôsobnosti Ministerstva dopravy, pôšt a telekomunikácií SR“.

Sekcia stavebníctva a bytovej politiky MDPaT SR preferuje rýchlostnú cestu vedenú cez Slovenskú Ľupču a Korytnicu i obsahovo rozporuplnou zásadnou pripomienkou:

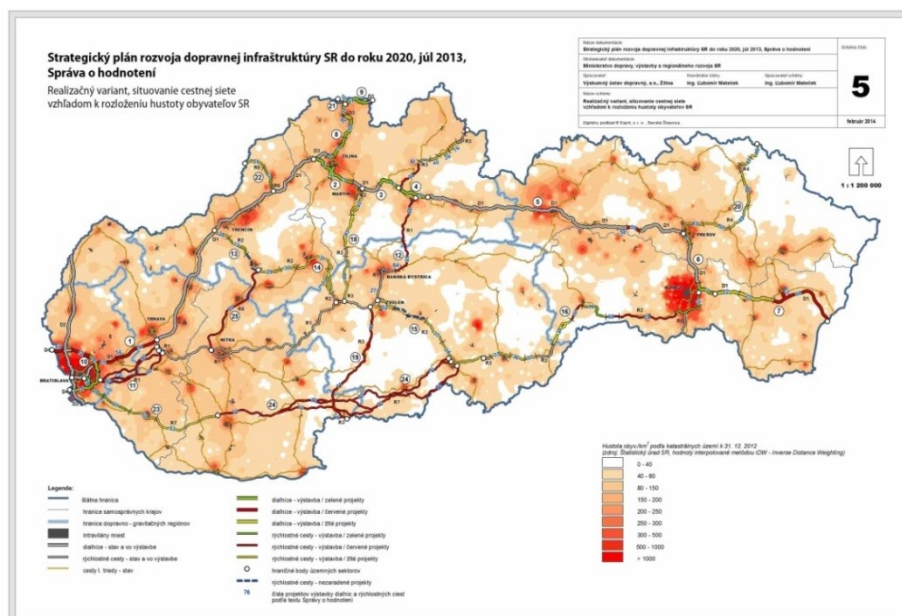
*„Bod 28. Na str. 59 v 8. odseku **vynechať doplnenú vetu** „V spojitosti s predĺžením rýchlostnej cesty R1 do úseku Banská Bystrica – Ružomberok, bude transeurópsky nákladný tranzit vedený naprieč Národným parkom Nízke Tatry, územím NATURA 2000.“ (zásadná*

pripomienka) Odôvodnenie: Predĺžením trasy rýchlostnej cesty R1 bude transeurópsky nákladný tranzit prerozdelený do trás rýchlostných ciest R1 a R3.“

Bolo by možné uviesť viac príkladov nadštandardného presadzovania lokalizácie rýchlostnej cesty R1 Banská Bystrica – Korytnica – Ružomberok štátnymi orgánmi v koridore s absentujúcim exaktným preukázaním jej opodstatnenosti. Posledným závažným dokumentom je Strategický plán rozvoja dopravy SR. Zatiaľ čo v jeho prvej fáze Stratégie do roku 2020 mal úsek rýchlostnej cesty R1 Banská Bystrica - Ružomberok najhoršie hodnotené parametre v rámci infraštruktúry cestnej dopravy, Stratégia do roku 2030 už vo svojich výstupoch strategického hodnotenia cestnej infraštruktúry (hodnotenie počíta so stavom infraštruktúry po dokončení súčasných projektov vo výstavbe a pokročilom štádiu prípravy – o ktoré projekty konkrétne ide nie je v dokumente určené!) hodnotí opatrenie „Dobudovanie stredoslovenskej cestnej osi sever – juh“ na prvom mieste dôležitosti. Opatrenie „Dobudovanie stredoslovenskej cestnej osi sever – juh“ pritom mení platnú štruktúru dopravnej siete TEN-T na území Slovenska: základnú sieť TEN-T Čadca – Žilina – Martin – Šášovské Podhradie – Zvolen – Šahy rozdelila do opatrenia „Dobudovanie severojužného prepojenia do Poľska a Českej republiky“ (úsek Čadca – Žilina) a zostávajúci úsek Martin – Šahy priradila k súhrnnej (doplnkovej) sieti TEN-T Trstená – Banská Bystrica – Šahy s názvom opatrenia „Dobudovanie stredoslovenskej cestnej osi sever – juh“. Priradením úseku Banská Bystrica – Ružomberok k trase rýchlostnej cesty R3 cez Turiec do jedného celku sa skryli jeho nevyhovujúce environmentálne parametre a zahmlili diskutabilné dopravné parametre úseku Banská Bystrica – Ružomberok. V rozpore s legislatívou vyššej úrovne - Nariadením Európskeho parlamentu a Rady EÚ č. 1315/2013 z 11. decembra 2013 o usmerneniach Únie pre rozvoj transeurópskej dopravnej siete a o zrušení rozhodnutia č. 661/2010/EÚ – tak boli administratívne eliminované ustanovenia hierarchie a lokalizácie siete TEN-T na Slovensku.

Nasledujúci obrázok konfrontuje lokalizáciu siete diaľnic a rýchlostných ciest s rozložením hustoty obyvateľov na Slovensku – zásadný parameter v čitateli gravitačnej rovnice dopravného modelovania.

Obr. 11 Situovanie cestnej siete vzhľadom k rozloženiu hustoty obyvateľov SR



Zdroj: Strategický plán rozvoja dopravnej infraštruktúry SR do roku 2020, Správa o hodnotení SEA, 2013

koľko zo zúčastnených hodnotiacich osôb malo autorizačné oprávnenie Slovenskej komory stavebných inžinierov v pozícii expertov na dopravné plánovanie?

Záverom kapitoly možno konštatovať, že predinvestičná príprava rýchlostnej cesty R1 v úseku Banská Bystrica – Ružomberok vykazuje v odbornej a procedurálnej oblasti výrazné špecifické črty a indície spojené s zaujatým presadzovaním exaktne nezdôvodnenej opodstatnenosti stavby rýchlostnej cesty R1.

3 SYNTÉZA POZNATKOV PRÍPRAVY DIAĽNICE D1 A RÝCHLOSTNEJ CESTY R1

Úvodná zmienka o priestorových a časových súvislostiach prípravy diaľničnej siete na Severozápadnom a Strednom Slovensku - so svojimi koreňmi v priestorovom a ideologickom rozmere Československej socialistickej republiky, v období roku 1960 a normalizačných rokov sedemdesiatych - nadobudne reálnejšie obrysy ak porovnáme rezortom dopravy SR presadzované usporiadanie cestnej siete s Projektom urbanizácie Slovenskej socialistickej republiky.

Nasledujúce texty a obrázky sú čerpané z knihy: *„Ing.arch. Ivan Michalec, CSc., Metóda, technika a nástroje územného plánovania v podmienkach nášho socialistického zriadenia“* Veda, vydavateľstvo Slovenskej akadémie vied, 1976.

Vláda Slovenskej socialistickej republiky svojím uznesením Č. 91/1971 schválila "Zásady koncepcie hlavných smerov urbanizácie Slovenska" ako východiskovú politicko-hospodársku a technickú základňu pre spracovanie "Projektu urbanizácie Slovenskej socialistickej republiky". Spracovanie dokumentu na základe schválenej metodiky bolo zabezpečené v URBION-e, Štátnom inštitúte urbanizmu a územného plánovania.

V Zásadách koncepcie je urbanizácia vnímaná a presadzovaná ako „*nepretržitý proces, pričom je v čase a v priestore určená charakterom danej spoločensko-ekonomickej formácie a vyvíja sa zásadne diferencovane v konkrétnych podmienkach jednotlivých krajín*“.

Dokument proklamuje svoje východiská z „*uznesení XIV. a XV. zjazdu KSČ a zjazdov KSS v súvislosti so zabezpečovaním uspokojovania neustále rastúcich hmotných a kultúrnych potrieb obyvateľstva, ako hlavným cieľom politiky našej strany, významným spôsobom zdôraznili organickú spätosť hlavných smerov rozvoja životnej úrovne spoločnosti s hlavnými cieľmi hospodárskeho rozvoja Československej socialistickej republiky*“.

Doterajším vývoj demografie na Slovensku preukázal nereálnosť jej zásadných východísk. Obsiahnutá projekcia obyvateľov Slovenska do roku 2000, z obdobia 70 tých rokov minulého storočia, predpokladala nárast počtu obyvateľov Slovenska na hodnotu 5,8 milióna osôb.

Vládou SSR schválené Zásady koncepcie už pomerne podrobne direktívne určili lokalizáciu hlavných dopravných trás a urbanizačných osí a oblastí. V nasledujúcom obrázku je možné identifikovať tzv. strednú dopravnú trasu Šahy – Zvolen – Banská Bystrica – Ružomberok – Tvrdošín, ktorá bola v Projekte urbanizácie povýšená i na hlavnú urbanizačnú os. Spolu s vedľajšou pozíciou urbanizačnej a dopravnej osi v priestore Turca sa neurbanizovaný koridor Banská Bystrica – Ružomberok v najvyššej hierarchickej úrovni dopravy a urbanizmu dostáva direktívnym spôsobom do územnoplánovacej a dopravnoplánovacej praxe už v rokoch normalizácie v Slovenskej socialistickej republike.

The map illustrates the administrative structure of Slovakia, highlighting the following features:

- Administrative Boundaries:**
 - State Boundary:** Indicated by a dashed line.
 - Regional Boundary:** Indicated by a solid line.
 - City Boundary:** Indicated by a thick solid line.
 - Administrative Center of a Region:** Indicated by a circle with a dot.
 - Regional Center:** Indicated by a solid circle.
 - Capital:** Bratislava, indicated by a circle with a dot and a thick border.
- Transportation:**
 - Main Road Network:** Indicated by a solid red line.
 - Regional Road Network:** Indicated by a dashed red line.
- Urban Areas:**
 - Urbanized Areas:** Indicated by a solid green area.
 - Urbanized Areas with a Grid Pattern:** Indicated by a green area with a grid pattern.
 - Urbanized Areas with a Dotted Pattern:** Indicated by a green area with a dotted pattern.
 - Urbanized Areas with a Cross-hatch Pattern:** Indicated by a green area with a cross-hatch pattern.

Major cities and towns shown on the map include: Bratislava, Košice, Prešov, Poprad, Žilina, Banská Bystrica, Trnava, Piešťany, Nitra, Zlín, Znojmo, Brno, Olomouc, and many others.

Zdroj: Ing.arch. Ivan Michalec, CSc., *Metóda, technika a nástroje územného plánovania v podmienkach nášho socialistického zriadenia*, Veda, vydavateľstvo Slovenskej akadémie vied, 1976

- 1. variant, vychádzajúci dôsledne z Uzn. Vlády. SSR č. 95/1971, 158/1971 a 1/1972,
- 2. variant, v zmysle spresnenej požiadavky MVT SSR, dotýkajúcej sa vedenia urbanizačných osí a vymedzenia 13 urbanizačných oblastí a mestských regiónov, zaradených do troch kategórií základné, veľkomestské, metropolitné),
- 3. variant, dokumentovaný URBION-om, vyúsťujúci v čiastočnú zmenu členenia mestských regiónov na Slovensku.

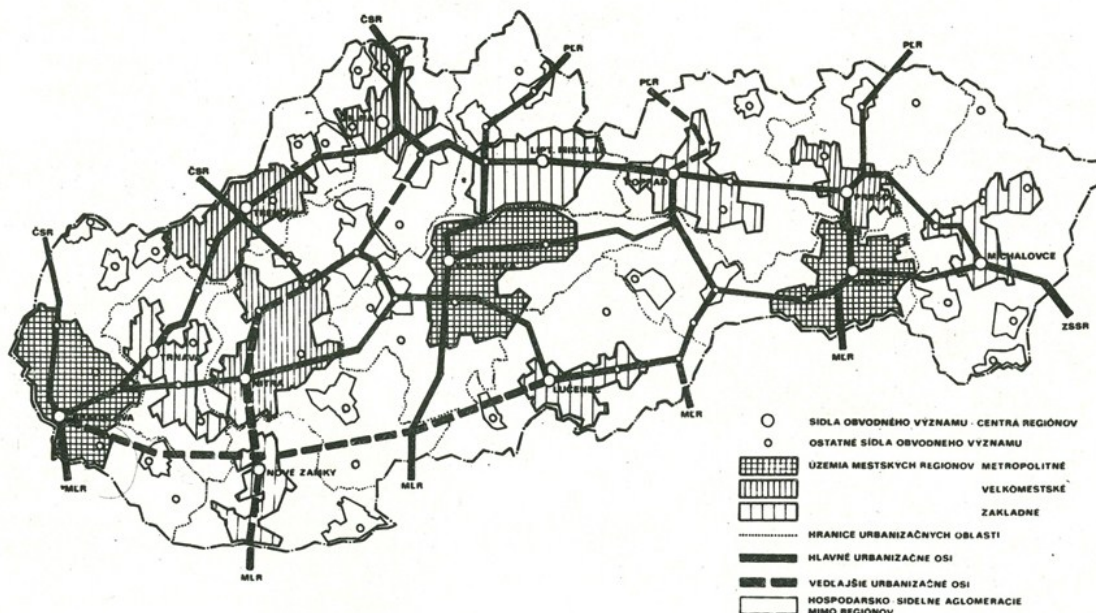
- Bratislavský monocentrický región, s metropolou Bratislava
- Pohronský bicentrický región, s metropolou Banská Bystrica, s pridruženým centrom Zvolen a strediskom obvodného významu Brezno,
- Košický monocentrický región, s metropolou Košice.

Variant 3 navrhuje do tejto kategórie začleniť i Severopovažský región s jadrom Žilina a so strediskom obvodného významu Čadca. Výsledný variant Projektu urbanizácie SSR sa priklonil k Variantu 2, teda bez zaradenia Žilinského regiónu do najvyššej kategórie mestských regiónov. Odôvodnenie bolo nasledovné:

„V tejto súvislosti treba konštatovať, že aj keď je Severopovažský región na významnom krížovaní urbanizačných osí a súčasný stav jeho obyvateľstva, koncentrovaného v jadre regiónu, ako aj koncentrácie hospodárskych aktivít sú nateraz vyššie ako je tomu pri Pohronskom regióne, potom treba z územnotechnických a urbanizačných hľadísk jednoznačne a objektívne konštatovať, že jadro Severopovažského regiónu (Žilina) má limitované možnosti územného rozvoja a nemôže dosiahnuť kritériálneho počtu obyvateľstva pre túto kategóriu metropolitného regiónu. So zreteľom na potrebnú celkovú súčinnosť regulovaného rozvoja a územného rozloženia regiónov v Stredoslovenskom kraji, vo vzťahu k jadrú metropolitného Pohronského regiónu Banská Bystrica – Zvolen, nie je tu reálne predpokladať možnosť súbežne rovnako intenzívneho tempa rozvoja urbanizácie dvoch rovnako kategorizovaných metropolitných regiónov, pretože svojím významom Banská Bystrica naviac zastáva funkciu jedného z troch krajských miest na Slovensku“.

Obr. 14 Projekt urbanizácie SSR (hlavné urbanizačné osi, mestské regióny, etc.)

PROJEKT URBANIZÁCIE SSR - VÝSLEDNÝ VARIANT



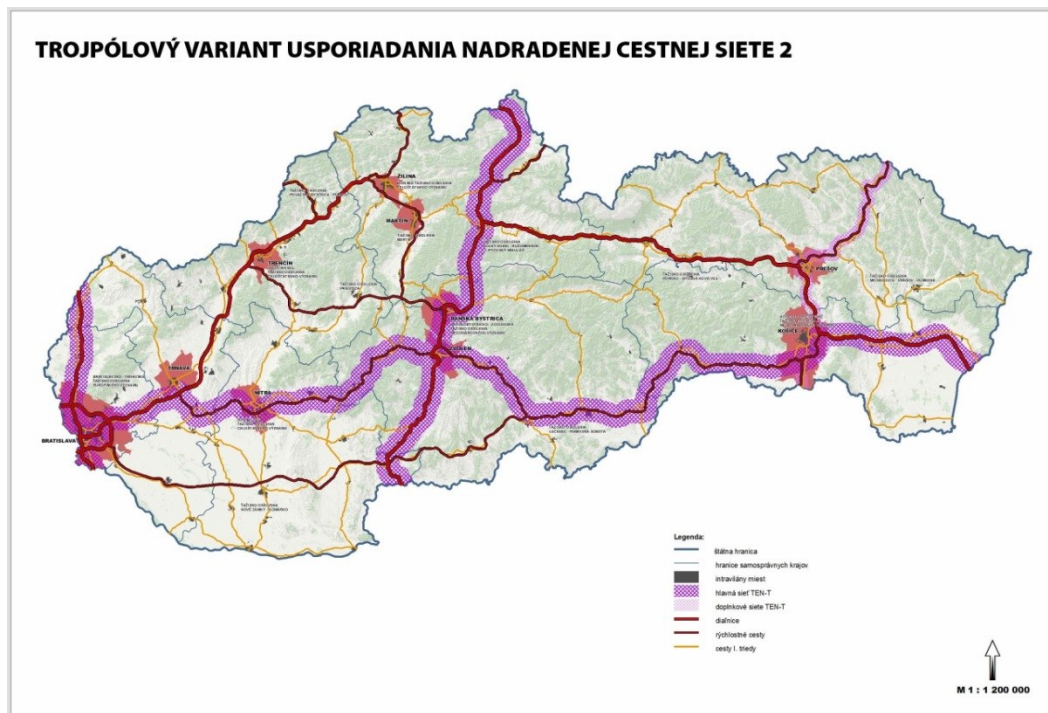
Zdroj: Ing.arch. Ivan Michalec, CSc., *Metóda, technika a nástroje územného plánovania v podmienkach nášho socialistického zriadenia*, Veda, vydavateľstvo Slovenskej akadémie vied, 1976

Súčasný - v demografii a sídelných väzbách rozdielny ako Projektom urbanizácie predpokladaný stav podmienený rozdielnym spoločensko-ekonomickým statusom Slovenska, súčasnými výzvami v oblasti trvaloudržateľného vývoja spoločnosti - sa premietol do Koncepcie územného rozvoja Slovenska 2001. Odvolanie sa na Zákon o územnom členení štátu z 9. apríla 1960 č. 36/1960 v Československej socialistickej republike by bolo možné akceptovať v pozícii direktívne riadeného štátu. Jeho reminiscencie, prezentujúce myšlienkový obzor politickej generácie z obdobia prezidenta Antonína Novotného, sú v súčasných pomeroch neprijateľné. Dopravná sústava navrhovaná na základe prevzatia pertraktovaných prvkov z Projektu urbanizácie SSR je v priamej kolízii so zásadami smerovania spoločnosti k trvaloudržateľnej mobilite. Nedávne iniciatívy primátorov miest Banskej Bystrice a Ružomberka na rozdelenie regiónu Žilinského kraja, s pričlenením Liptova a Oravy k Banskobystrickému kraju, majú svoj pôvod v nazeraní na regionalizáciu územia v zmysle Projektu urbanizácie Slovenska. Funkciu spojovacej komunikácie – slúžiacej na dosiahnutie nadregionálnej a regionálnej vybavenosti v centre Banská Bystrica -

medzi Pohroním a pričleneným Považím by vlastne mala plniť presadzovaná rýchlostná cesta R1 medzi Banskou Bystricou a Ružomberkom, sledovaná súbežnou 2 pruhovou pôvodnou cestou I/59. Z pohľadu dostupnosti verejnej vybavenosti obyvateľstvom ide o významne nepriaznivý jav generujúci nadbytočnú dopravu do a z centra umiestneného mimo územie prirodzeného dopravno - gravitačného regiónu v Banskej Bystrici. Uvedený zámer výrazne negatívne profilujú i okolnosti finančnej náročnosti rýchlostnej cesty R1 Banská Bystrica – Ružomberok, náklady 1,78 mld. €, v spojitosti s jej umiestnením v cca 45 km dlhom neurbanizovateľnom a európsky chránenom prírodnom prostredí Natura 2000. S určitosťou možno prehlásiť, že takto koncipovaný región s centrom v Banskej Bystrici by mohol fungovať iba v podmienkach direktívne riadeného štátu a spoločnosti. Príkladom je hospodársky a obchodný rezort, ktorý v snahe zabezpečiť efektívnosť svojho fungovania v liberálnych podmienkach tržného hospodárstva, preskupil svoje distribučné siete do hraníc prirodzených spádových (dopravno-gravitačných) regiónov (Považie, Pohronie – Poiplie)

Obstarávateľ Zmien a doplnkov č.1 ÚPN VÚC Žilinského samosprávneho kraja požadoval v roku 2004 (2001 – 2005 Jozef Tarčák predseda Žilinského samosprávneho kraja) zapracovať do aktualizácie ÚPN aj alternatívny koridor komunikácie R3 v trase št. hranica SR/PR – Bobrov – Námestovo – Lokca – Hruštín - Oravský Podzámok, „pretože realizácia cesty v tejto trase sa ukazuje priechodnejšia ako R3 v údolí rieky Oravy“. Taktiež žiadal „prioritne riešiť“ cestu I/59 (E77) Dolný Kubín – Ružomberok (R3). Po zakreslení požiadavky do mapových podkladov a po doplnení do komplexu dopravnej siete Slovenska s chýbajúcim úsekom diaľnice D1 Turany - Hubová je zrejmé, že vedeniu Žilinského samosprávneho kraja v roku 2004 išlo o presmerovanie hlavnej siete TEN-T z lokalizácie Katowice – Živiec – Skalité – Čadca – Žilina – Martin - Zvolen do koridoru obchádzajúceho Považie, teda do novej lokalizácie Katowice – Živiec – Oravská Polhora – Bobrov – Námestovo – Hruštín – Oravský Podzámok – Dolný Kubín – Ružomberok – Banská Bystrica – Zvolen (viď nasledujúci obrázok). Z hľadiska dopravnej regionalizácie ide o napohľad jasné rozdelenie kompaktnosti Považia a vytvorenie podmienok pre mocenské regionálne ovládanie Liptova a Oravy z priestoru Banskej Bystrice.

Obr. 15 Trojpólový variant, aktualizácia usporiadania nadradenej cestnej siete



Zdroj: Ing. Ľubomír Mateček

Na záver článku je potrebné konštatovať, že spoločnosť na Slovensku stratila rešpekt k vedeckej metóde uplatňovanej v urbanizme a doprave. [16.] „*Ludia pri moci narábajú s výsledkami vedeckej práce s bezprecedentným cynizmom a ohýbajú ich podľa svojej potreby bez ohľadu na to, že sprazia jej podstatu*“. Z diskusií na internetových fórach o problematike lokalizácie siete diaľnic a rýchlostných ciest, zo stanovísk samosprávy k relevantným témam presakuje provinčný pohľad spočívajúci v presvedčení o veľkej dôležitosti toho svojho mesta/regiónu. Strana moderného Slovenska na svojej webovej stránke [17.] dokonca hodlá presťahovať hlavné mesto Slovenska z Bratislavy do Banskej Bystrice, vid' nasledujúci text:

„Prezentovať naše mesto ako:

- administratívne centrum – je potrebné pritiahnúť do Banskej Bystrice administratívne kapacity s celoslovenskou pôsobnosťou (štátne aj súkromné), začať otvárať konzuláty (nielen honorárne), ktoré by v centre Slovenska pomohli občanom, ktorí dnes musia cestovať do Bratislavy aj z iných kútov republiky,

- metropolitné centrum – súmestie Banská Bystrica – Zvolen a spätné pričlenenie a začlenenie všetkých obcí z ktorých by v budúcnosti mohli byť mestské časti, by spolu vytvorilo metropolu s 200.000 obyvateľmi, ktorá by sa jeden deň mohla stať administratívnym hlavným mestom Slovenska. O tejto myšlienke je potrebné nielen rozprávať, ale začať ju aj realizovať. Ak niečo nezačneme budovať, nemôžeme to ani dokončiť.

V Banskej Bystrici dňa 11.03.2014 - Milan Urbáni, predseda SMS“

Štátne i samosprávne authority sa predbiehajú v prehláseniach o veľkej dôležitosti stavania diaľnic a rýchlostných ciest zabezpečujúcich prílev investícií a zabezpečujúcich zníženie nezamestnanosti. Okrem poznatkov všeobecne známych v odbornej literatúre ich tvrdenia vyvracia – v konkrétnych slovenských reáliách – vedeckou metodikou spracovaný výskum Národnej banky Slovenska.

„Vo všeobecnosti tiež prevláda predpoklad, že jedným z dôležitých účinkov nových ciest je znižovanie nezamestnanosti. Vzťah medzi otvorenými úsekmi diaľnic alebo rýchlostných ciest a mierou nezamestnanosti v príslušných okresoch sme sa preto snažili modelovo otestovať. Na dostupných dátach sa však nepotvrdil jednoznačne pozitívny a trvalý vplyv diaľnic a rýchlostných ciest na mieru nezamestnanosti v okresoch Slovenska v tom zmysle, že nové cesty dlhodobo znížili mieru nezamestnanosti v celom testovanom horizonte 1997 až 2014.

Nové cesty však znižovali mieru nezamestnanosti v čase pred krízou. Do roku 2009 vychádza, že otvorenie D prispelo k zníženiu miery nezamestnanosti o 0,6 % a otvorenie D alebo R prispelo k zníženiu miery nezamestnanosti v susednom okrese o 0,4 %. Zároveň sme však zistili, že otvorená nová cesta má vplyv na mieru nezamestnanosti v okrese iba po isté obmedzené obdobie, ktoré nepresahuje horizont dvoch rokov“.

Okrem apelu na bezpodmienečné dodržanie vedeckého odborného prístupu v dopravnom a územnom plánovaní - bez manipulácie s jej metodikou a výsledkami – je na záver tohto článku potrebné pripojiť i konštatovanie z výskumu Národnej banky Slovenska:

„Popri novej ceste sú zrejme potrebné i ďalšie faktory, aby došlo k poklesu nezamestnanosti po jej otvorení. Cesta sama nemusí byť vyčerpávacím nástrojom znižovania miery nezamestnanosti. Budovanie diaľnic a rýchlostných ciest by preto nemalo byť jedinou stratégiou pri znižovaní nezamestnanosti v okresoch Slovenska. Medzi alternatívne dlhodobé stratégie môžu patriť investície do vzdelávania, podpora vedy, kultivovanie trhového prostredia či zlepšovanie kvality práva a jeho vynútiteľnosti... Zároveň tiež diaľnica nemusí byť faktorom novej investície, ale chýbajúca diaľnica môže byť bariérou (podmienkou) novej investície.“

Ktorým smerom bude Slovensko pokračovať na svojej ceste? Pod každým dopravným a územnoplánovacím projektom je podpísaný hlavný zodpovedný riešiteľ i riešiteľský kolektív. Sú si hlavní riešitelia dopravných stavieb vedomí svojej zodpovednosti za nimi naprojektované diela, prejavujúce sa nekompromisným a výrazne dlhodobým zápisom do tváre krajiny, nechávajúcej stopy vo vedomí ľudí? Je súčasná nízka úroveň vynútiteľnosti práva na Slovensku záchrannou brzdou? (kontext v nasledujúcom obrázku)

Obr. 15 Personifikácia použitia gravitačnej metódy vo fyzike a v niektorých dokumentoch dopravného modelovania na Slovensku

Newtonov gravitačný zákon

Newtonova gravitačná konštanta:

$G = 6,673 \cdot 10^{-11} \text{ m}^3 \text{ kg}^{-1} \text{ s}^{-2}$

Gravitačný model smerovania dopravy

Gravitačná konštanta k_{ij} = ľubovoľné

číslo zaručujúce želaný výsledok z roku 1961 (Bratislava – Banská Bystrica – Košice)



Vedec Sir Isaac Newton (1643-1727)



Prezident ČSSR Antonín Novotný (1904 – 1975)

Zdroj: <http://www.scientia.ro/biografii/41-biografii-fizica/843-sir-isaac-newton-viata-si-opera-1.html>
<http://komunismus.eu/wp-content/uploads/2015/07/novotny-antonin.jpg>

Literatúra:

- [1.] Bleha, B., Šprocha, B., Vaňo, B. 2013: Prognóza populačného vývoja Slovenskej republiky do roku 2060. Bratislava, INFOSTAT, 76 s., ISBN 978-80-89398-23-2.
- [2.] Konceptia územného rozvoja Slovenska 2001, Koncept návrhu, Ministerstvo životného prostredia Slovenskej republiky, August 2000
- [3.] Zmeny a doplnky č.1 KURS 2001 - Konceptia územného rozvoja Slovenska 2011, Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja Slovenskej republiky, 2011
- [4.] Otvorený list Krajského grémia tretieho sektora v Banskej Bystrici premiérovi SR Mikulášovi Dzurindovi a podpredsedovi vlády pre ekonomiku Ivanovi Miklošovi, Za Krajské grémium tretieho sektora Banskobystrického kraja Ján Roháč, Daniel Brezina, Banská Bystrica, 21. marca 2000
- [5.] Územný generel cestnej dopravy SR / KURS 2001, MŽP SR, Aurex s.r.o., Bratislava, máj 2003
- [6.] Národná rada SR, Zákon č. 135/1961 Zb. o pozemných komunikáciách (cestný zákon) v znení neskorších predpisov, príloha č. 2 „Zoznam diaľnic a rýchlostných ciest v rozsahu podľa uznesenia Vlády SR č. 882/2008
- [7.] Ministerstvo dopravy, pôšt a telekomunikácií SR, Strategický dokument s celoštátnym dosahom „Nový projekt výstavby diaľnic a rýchlostných ciest - Doplnok č. 1“, Správa o hodnotení, Dopravoprojekt a.s. Bratislava, ENVING s.r.o, Rakovčík, november 2009
- [8.] Vyhodnotenie pripomienok k Zmenám a doplnkom č.1 KURS 2001, Ministerstvo dopravy, pôšt a telekomunikácií Slovenskej republiky, Sekcia stratégie, záležitostí EÚ a medzinárodných vzťahov, Odbor stratégie, oddelenie programovania dopravnej infraštruktúry, Námestie slobody 6, 810 05 Bratislava, 30.3.2010
- [9.] Slovenská správa ciest a.s., IVSC Banská Bystrica, Cesta „I/59 (R1) Banská Bystrica – hranica kraja – Ružomberok D1“ Zámer a Správa o hodnotení, Dopravoprojekt a.s. Bratislava, ENVING s.r.o, Rakovčík
- [10.] Cesta „I/59 (R1) Banská Bystrica – hranica kraja – Ružomberok D1“ Záverečné stanovisko EIA č. 2354/2010-3.4/ml z 05. októbra 2010, Ministerstvo životného prostredia SR
- [11.] Štúdia realizovateľnosti (ŠR) „Rýchlostná cesta R1 Banská Bystrica – Ružomberok, Dopravnoinžinierska analýza“, Dopravoprojekt Bratislava, Divízia Zvolen, 06. 2015
- [12.] Ing.arch. Ivan Michalec, CSc., (KNV Banská Bystrica) Metóda, technika a nástroje územného plánovania v podmienkach nášho socialistického zriadenia, Veda, vydavateľstvo Slovenskej akadémie vied, 1976
- [13.] Ústava ČSSR a zákon o územnom členení štátu z 9. apríla 1960 č. 36/1960 v Československej socialistickej republiky s účinnosťou k 11. aprílu 1960
- [14.] Zápisnica z pracovného rokovania o stave rozpracovanosti Zmien a doplnkov Územného plánu Veľkého územného celku Žilinského kraja (ZaD ÚPN VÚC ŽK), 02.06.2004
- [15.] Aby nezamestnanosť v okrese klesla, iba otvoriť diaľnicu nestačí, Marek Mičúch, Stanislav Tvrz, Národná banka Slovenska, In BIATEC, ročník 23, 8/2015
- [16.] <https://komentare.sme.sk/c/20516457/vedci-sa-nanho-hnevaju-jeden-zvlastny-trik-ktorym-opravit-klimu.html#ixzz4fIAscQOp>
- [17.] <http://www.stranasms.sk/2-nekategorizovany/90-vizie-mesta-banska-bystrica>
- [18.] Štúdia realizovateľnosti (ŠR) „Rýchlostná cesta R1 Banská Bystrica – Ružomberok, Hodnotenie významnosti vplyvov rýchlostnej cesty R1 Banská Bystrica – Ružomberok na

územia sústavy NATURA 2000“, jún 2015, Spracovateľ: HES- COMGEO spol. s r.o.
Kostiviarska cesta 4, 974 01 Banská Bystrica



D49 – R6 a rozvoj střední Moravy a Slovenska

**Odborný seminář
„Perspektivy dostavby dálniční sítě v Slovenské republice“**

**31. 5. 2017
Žilina**

Libor Lukáš
předseda sdružení
www.liborlukas.cz



D 49

Silniční propojení

R 6





Sdružení – aktivity

Cílem Sdružení je zlepšení dopravní dostupnosti, jako nezbytné podmínky pro hospodářské oživení a další rozvoj oblasti střední a východní Moravy:

- ✓ **Spolupráce a partnerství s orgány státní správy, orgány krajů, samospráv obcí a měst při rozhodovacích procesech umožňujících plynulou přípravu dopravních staveb**
- ✓ **Lobbing a působení na ústřední orgány, vládu, ministerstva i jednotlivé politiky s cílem podpory infrastruktury silniční a železniční dopravy v oblasti střední a východní Moravy**
- ✓ **Nabízíme pomoc a podporu v partnerství s odborníky a dalšími profesními sdruženími v oblasti spojených s výstavbou a údržbou dopravní sítě.**
- ✓ **Prosazujeme koncepci dlouhodobého a stabilního financování dopravní infrastruktury jako důležitého předpokladu udržitelného rozvoje regionu. Realizace jednotlivých projektů dopravní infrastruktury je proto důležitou podmínkou pro budoucí rozvoj a prosperitu regionu.**
- ✓ **Pokračování v přípravě souboru legislativních opatření směřujících ke snížení nákladů při budování dopravní infrastruktury - od zmírnění např. technických požadavků staveb, přes splnění požadavků zachování ochrany životního prostředí, po omezení obstrukčního prodlužování povolenacích řízení a pravomocných rozhodnutí nutných pro realizaci.**

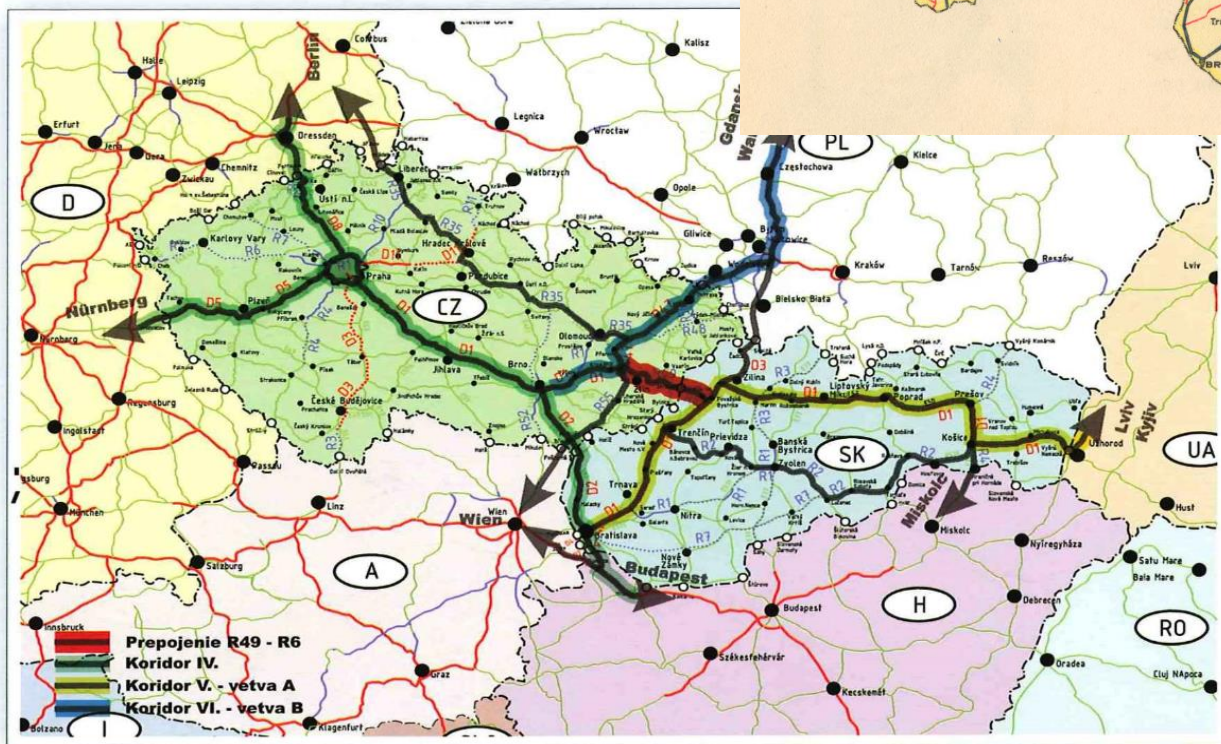
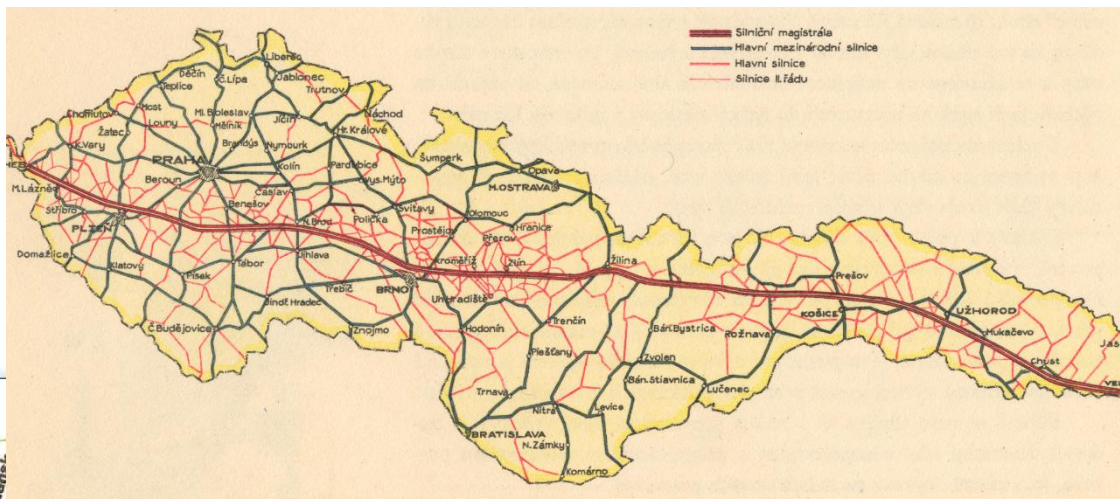
Občanská platforma pro řešení nejpalčivějších problémů v oblasti dopravní infrastruktury na Moravě, podporována zástupci významných měst, obcí a řadou klíčových podnikatelských subjektů,

Jsme pro „podporu něčeho“ na rozdíl od jiných občanských sdružení, které se profilují „proti něčemu“.



Západovýchodní multimodálního propojení

**Myšlenka propojení západ –
východ rychlostní komunikací
vedoucí v oblasti Zlína se
poprvé objevila již ve 30. letech
minulého století**



**Absence multimodálního
propojení ČR a SR v síti TEN-T
(mimo severojižní Břeclav – Bratislava),
po dlouhých letech společného
státu a s tím souvisejících vazeb
ekonomických, sociálních,
kulturních a společenských,
rozhodně nenaplnuje integrační
procesy EU, ale naopak **buduje
nadregionální bariéry.****



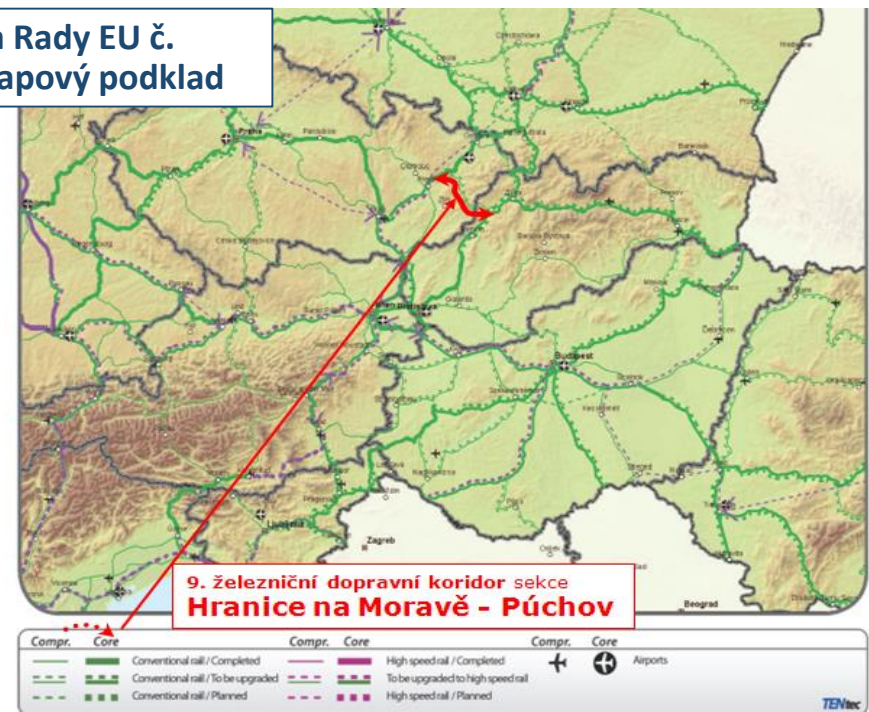
První kroky přípravy - koncepce a dohody

Po rozdělení Československa bylo rozhodnuto o odklonu české dálnice D1 směrem na Ostravu a Polsko a zařazení původního směru Zlín – Žilina do kategorie rychlostních silnic.

- ✓ **Návrh rozvoje dopravních sítí v České republice do roku 2010 o vedení dálnic a rychlostních silnic včetně R49 (Usnesení vlády ČR č. 741+P/1999)**
- ✓ **Schválení sítě dálnic a rychlostních silnic SR (Usnesení vlády SR č. 162/2001)**
- ✓ **Schválení územního plánu VUC Zlínské aglomerace trasa R49 (Usnesení vlády ČR č. 891/2000)**
- ✓ **Schválení závazné části VUC Trenčianský kraj a stavba R49/R6 v úseku hranice ČR/SR – Púchov jako veřejně prospěšná stavba (Usnesení vlády SR č. 289/1998)**
- ✓ **Tato koncepce byla potvrzena vládou ČR schválením Politiky územního rozvoje ČR (Usnesení vlády ČR č. 929/2009)**
- ✓ **„Dohoda mezi vládou ČR a vládou SR o propojení české rychlostní silnice R49 a slovenské rychlostní silnice R6 na česko-slovenských hranicích“ ze dne 20. 9. 2004 ve Zlíně (Sbírka mezinárodních smluv č. 4/2005) - v rámci konference „Česko-slovenské dopravní propojení – cesta k prosperitě“, která doporučila „zařadit rychlostní komunikaci R49 a R6 do mezinárodní sítě TEN-T“**



Dne 20. 11. **2013** chválil Evropský parlament „**Nařízení EP a Rady (EU) o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě**“ č. **1315/2013** (*Úřední věstník EU L 348/1 dne 20. 12. 2013*), které zahrnuje **západovýchodní multimodální propojení ČR a SR do hlavní „core“ sítě TEN-T** jako součást „**Rýnsko-dunajského koridoru**“ – jedná se o **9. železniční nákladní koridor** definován v trati Praha - Pardubice - Přerov – Hranice na Moravě - Horní Lideč - Žilina - Čierna nad Tisou /Ukrajina a **silniční propojení** Praha - Brno - **Hulín - Zlín - Horní Lideč - Púchov - Žilina** - Košice /Ukrajina, jehož **součástí je i rychlostní silnice D49 / R6.**





Multiplikační efekty propojení D49 – R6

Propojení D49 Hulín – R6 Púchov bylo na celé řadě dalších mezinárodních setkání **podpořeno hospodářským a veřejným sektorem po obou stranách československé hranice:**

- ✓ Dne 24. 2. **2000** na konferenci „**Aktuální otázky obchodu mezi ČR a SR – rozvoj přeshraniční spolupráce**“ deklarovaly podporu přeshraničnímu **západovýchodnímu spojení E50 (Norimberk) - Praha - Brno – Zlín – Púchov – Žilina – Košice – (Kijev)** - Obchodní a hospodářské komora Zlínského kraje a Slovenská obchodná a priemyselná komora, regionálna komora Žilina.
- ✓ 21. 11. **2013** bylo podepsáno v Žilině „**Memorandum o prioritách při řešení výstavby dálnic**“ mezi Hospodářskými komorami Zlínského, Žilinského, Moravskoslezského kraje a Sdružením pro rozvoj dopravní infrastruktury na Moravě a Slovensko-korejským hospodářským výborem - na prvním místě je **rychlostní silnice R49 / R6**.
- ✓ „**Zahájit výstavbu rychlostní silnice R49 v úseku Hulín – Holešov – Fryšták** a urychlit přípravu a realizaci navazujícího úseku **Fryšták – Lípa s pokračováním na Vizovice a dále na hranici ČR/SR Střelná - Lazy pod Makytou**“ bylo konsensuálně přijato účastníky mezinárodních konferencí „Střední Morava – křižovatka dopravních a ekonomických zájmů“ v letech **2011 až 2016**.
- ✓ Dne 31. 3. **2016** na setkání regionálních **hospodářských komor států V4** podepsali „**Memorandum k prioritě hlavního evropského koridoru R3 ... v aspektu multiplikačního efektu obsluhy existujícího průmyslu, tranzitu a ekologie**“ kde jako navazující prioritu deklaruje „**prioritně začít výstavbu úseku rychlostní cesty R49/R6 Zlín – Vizovice – Střelná – Púchov „Via czecho-slovakia“**“. (signovali představitelé SOPK Žilina, KHK Moravskoslezského a Zlínského kraje, RHK Katowice, Krakow a Bialsko-Biala, OPK Győr-Ménfőcsanak-Sopron župa...)



SDRUŽENÍ PRO ROZVOJ DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY NA MORAVĚ

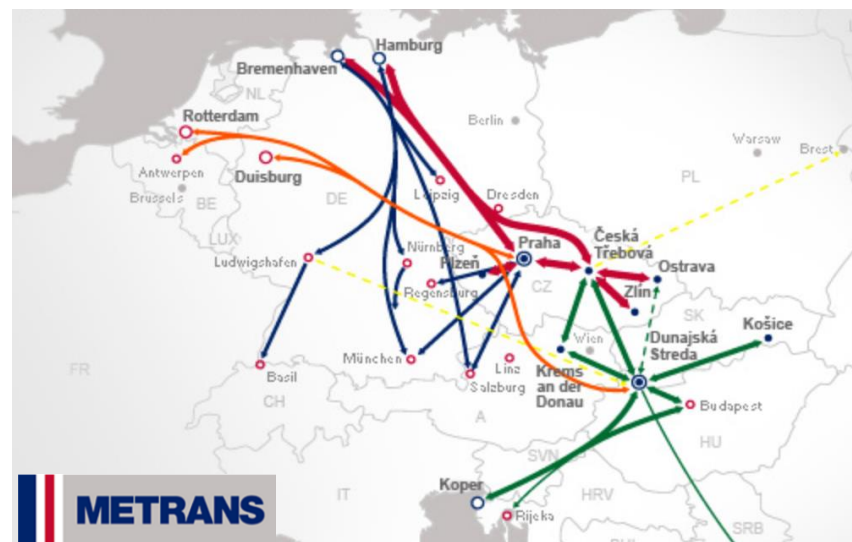
Multiplikační efekty propojení D49 – R6



Strategická průmyslová zóna HOLEŠOV



360 hektarů a až 4.000 pracovních míst



GLOBAL LOGISTICS FOR CENTRAL EUROPE and BEYOND Terminal ZLIN - Zelechovice/Lipa (CZ)



Kapacita: 7.500 TEU - 180 kamionů - několik vlaků
6,9 ha, cca 100 zaměstnanců, překládka až 800 000 TEU za rok



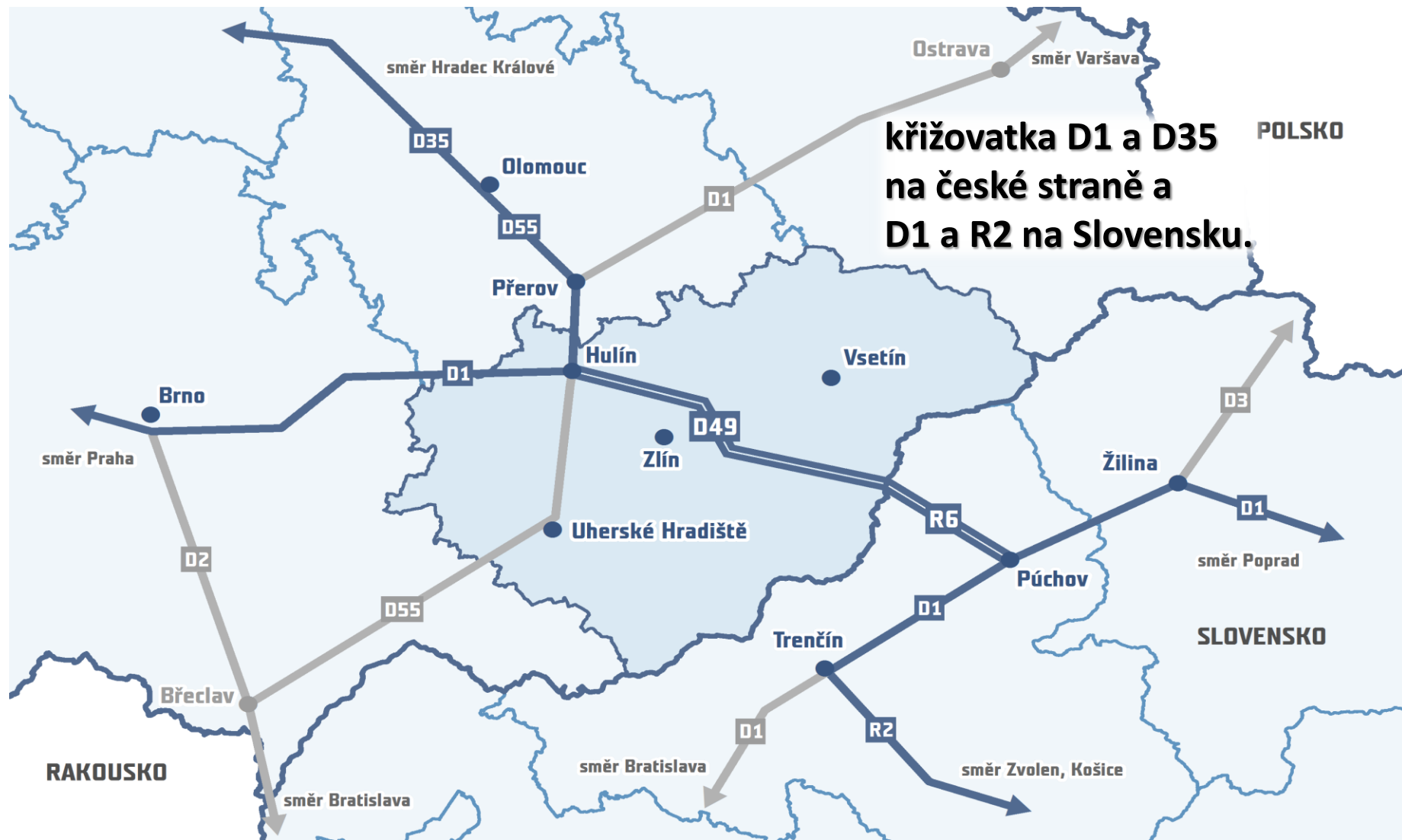
Propojení D49 – R6 na jednání Vlády ČR a SR

Propojení D49 Hulín – R6 Púchov bylo jako priorita deklarována na jednání vlád ČR a SR:

- ✓ **„Dopravní infrastruktura - Vlády České republiky a Slovenské republiky se dohodly** na pokračování vzájemné intenzivní spolupráce v oblasti budování a propojení dopravní infrastruktury obou zemí. Za obzvlášť důležité považují budování spojení, která urychlí dopravu a jsou významná i z hlediska mezinárodní zbožíové přepravy. Obě vlády se shodly na koordinovaném postupu při realizaci společných přeshraničních projektů. **Za společnou prioritu** v tomto směru **byla označena výstavba nových silničních spojení R6/R49 mezi slovenskou D1 u Púchova a českou D1 u Hulína a napojení slovenské D3 na vybudovanou českou S11 v úseku R5 – Svrčinovec – státní hranice ČR/SR.**“ (Dne 24. 4. 2014 ve Skalici - SK)
- ✓ **„Doprava - Vlády potvrdily zájem na pokračování koordinovaného postupu při přípravě a realizaci společných přeshraničních projektů.** Konkrétně se jedná o výstavbu **nového silničního spojení R49/R6 mezi českou D1 u Hulína a slovenskou D1 u Púchova ...**“ (Dne 12. 5. 2015 Valtice - CZ)
- ✓ **Česko-slovenská mezivládní komise pro přeshraniční spolupráci přijala usnesení, ve kterém vyslovila podporu pokračování vzájemné intenzivní spolupráce v oblasti budování a propojení dopravní infrastruktury obou států: „Za mimořádně důležité považuje komise urychlení realizace mezinárodních silničních spojení R49/R6 mezi českou D1 u Hulína a slovenskou D1 u Púchova a napojení slovenské D3 na českou I/11 v úseku R5 – Svrčinovec – státní hranice ČR/SR, které jsou zařazené do transevropských sítí TEN – T“.** (Dne 29. 11. 2015 na 18. zasedání Velehrad – CZ)



Propojení D49 – R6





21. 9. 2017 - Luhačovice

www.konference-morava.cz

www.infrastrukturamorava.cz

VII ročník mezinárodní konference
„Střední Morava - křižovatka dopravních a ekonomických zájmů“



Děkuji za pozvání
a za pozornost

Tomáš Baťa:

***„Poměry nejsou vinny nikdy a ničím. Vinni jsou vždycky lidé.
Poměry je třeba buď zvládnout nebo se jim přizpůsobit“***

„DOSTAVBA DIALNIČNEJ SIETE V SR – PLÁNY A REÁLNE MOŽNOSTI“

Marián Hanták

Abstrakt

V príspevku je opísaná história, súčasnosť a prioritné úseky výstavby diaľnic a rýchlostných ciest na Slovensku za súčasnej vlády. Za najväčší problém pomalej výstavby diaľnic a rýchlostných ciest sa všeobecne považuje nedostatok financií. Analýza stavu pripravenosti jednotlivých stavebných úsekov však odhalila výrazné zaostávanie v projektovej príprave, čo spolu s relatívne dlhou dobou obstarávania, prakticky vylučuje začatie stavebných prác na väčšom počte stavebných úsekov v nasledujúcich dvoch rokoch.

Abstract

In contribution is briefly described the history, the existing situation and priority plans in the field of motorway and expressways construction by the present-day government. As a main reason of slow construction pace is considered lack of financial sources. However, analysis of the projects preparation state the individual project sections discovered substantial delay which together with relatively long period of tendering practically exclude beginning of construction works on several sections in next two years.

Kľúčové slová: Diaľnica, program, príprava, výstavba, financovanie

Key words: Motorway, programme, preparation, construction, financing

Na úvod si položíme možno triviálnu otázku. Pomôže dostavba diaľnice vodičom regiónu Oravy, či občanom Prievidze, Svidníka alebo Rožňavy? Tieto náhodne vybrané destinácie majú spoločné len to, že cez ich územie žiadna diaľnica neprechádza. V ich „chotári“ sú však plánované rýchlostné cesty, ktoré sa trasovaním, šírkovým usporiadaním a technickým vybavením približujú parametrom diaľnice.

Tým chcem naznačiť, že problém dostavby diaľnic treba vnímať aj v spojitosti s rýchlostnými cestami. Sieť diaľnic a rýchlostných ciest má v budúcnosti vytvoriť komplexnú sieť moderných, bezpečných a efektívnych pozemných komunikácií. Svojím rozsahom, pri doterajšom tempe ich budovania to predstavuje úlohy nielen pre súčasníkov, ale aj pre niekoľko ďalších generácií. V našej bohatej histórii od čias Československa až po súčasnosť patrili diaľnice vždy medzi strategické projekty a tešili sa, najmä pred voľbami, pozornosti politikov.

Realizácia významných investícií do cestnej dopravnej infraštruktúry má nespochybniteľne pozitívne ekonomické a sociálne vplyvy nielen regionálneho významu, ale pozitívne vplýva na znižovanie regionálnych rozdielov.

Keď sme pred cca 50 rokmi začínali s výstavbou diaľnic na Slovensku, okrem skúseností chýbali v potrebných množstvách často základné materiály ako cement, betonárska oceľ, káble na prekládku inžinierskych sietí, či výkonné stroje a mechanizmy. Časom sa situácia zmenila, ale pre zmenu začali chýbať finančné prostriedky na ich prípravu a výstavbu. Málokedy sa podarilo dodržať plánované termíny výstavby i dohodnutú cenu

stavieb bez zmien. Stav, v ktorom sme dnes, nás z časti naplňa hrdosťou nad tým čo sme dosiahli, z časti smútkom nad nevyužitými možnosťami a zároveň nás núti zamyslieť sa nad tým ako postupovať s výstavbou ďalej.

K prvému januáru roku 2017 mali motoristi v SR k dispozícii 463km diaľníc a 274 km rýchlostných ciest. Túto skutočnosť možno komentovať rôzne, podľa toho, či ide o pohľad optimistu alebo pesimistu, ale v každom prípade k cieľovým 705km diaľníc a 1148km rýchlostných ciest povedie ešte dlhá a strastiplná cesta. Prakticky všetky vlády na začiatku svojho pôsobenia deklarovali podporu výstavby diaľníc a rýchlostných ciest, upravili viackrát legislatívu pre urýchlenie výstavby, či zabezpečili spolufinancovanie k Eurofondom zo ŠR SR. Každá zo vznikajúcich vlád zvyčajne deklarovala, koľko km nových diaľníc rozostavia a koľko dokončí.

Súčasná vláda svoje ciele formulovala opatrnejšie, bez konkrétnych čísiel a projektov skôr so zameraním na určité ťahy a regióny. V programovom vyhlásení vlády za najdôležitejšiu prioritu je považované dokončenie diaľnice medzi Bratislavou a Košicami, ďalej pokračovanie budovania diaľnice D3, z rýchlostných ciest časť R2 najmä medzi Zvolenom a Košicami a R3 v závislosti od prípravy. U R4 je absolútnou prioritou severný obchvat Prešova a uvádza sa i prepojenie Banskej Bystrice rýchlostnou cestou R1 s diaľnicou D1. Medzi prioritami dostal „zelenú“ aj projekt diaľnice D4 a rýchlostnej cesty R7 budovaný formou verejno-súkromného partnerstva (PPP) v úsekoch D4 Jarovce – Rača a R7 Bratislava Prievoz – Holice.

NDS a.s. tento zámer vlády SR premietla do 16 prioritných projektov diaľníc a rýchlostných ciest. Celková dĺžka novopostavených úsekov by mala byť 161,6km, z toho 20,9km sa vybuduje v polovičnom profile. Odhadované stavebné náklady spolu predstavujú čiastku 4699 mil. Eur (bez PPP projektov D4 a R7), z čoho je zabezpečených 289 mil. Eur v rámci Operačného programu integrovaná infraštruktúra (OPII), financovanie zvyšku je uvažované formou PPP alebo zo ŠR.

Ďalšie priority, ktoré doplnilo ministerstvo, predstavuje 9 projektov v celkovej dĺžke 114,8km, z čoho väčšina bude vybudovaná v polovičnom profile. Náklady spolu reprezentujú čiastku 1126 mil. Eur. Financovanie je uvažované formou PPP alebo zo ŠR. Okrem už uvedených projektov zabezpečuje NDS a.s. prípravu a výstavbu ďalších 65 projektov v čom sú započítané aj 4 projekty PPP úsekov na D4 a R7 a úsek na D1 Prešov západ - Prešov juh s už podpísanou zmluvou so zhotoviteľom. S realizáciou zostávajúcich 60 projektov okrem skapacitnenia diaľnice D1 v úseku medzi Bratislavou a Trnavou sa uvažuje až po roku 2020. Časť z týchto projektov, najmä rýchlostné cesty R2, R3, R4, R6 a R7, bude pripravovaná v polovičnom profile. Napriek tomu predpokladaná hodnota stavebných nákladov dosahuje úctyhodnú čiastku 9,2 miliardy Eur, pričom v nej nie sú zahrnuté náklady na skapacitnenie diaľnice D1 a D2 a rýchlostná cesta R8, ktorej odhadované náklady určí až štúdiá realizovateľnosti. Všetky projekty možno identifikovať na priloženej mape z dielne NDS a.s.

Chcel by som zdôrazniť, že uvádzam len odhadované stavebné náklady jednotlivých projektov, nie investičné, ktoré navyšujú cenu o hodnotu projektových prác, výkupy pozemkov, rôzne prieskumy, stavebný a autorský dozor, režijné a administratívne výdavky investora. Výška týchto nákladov sa líši podľa projektov a v porovnaní so stavebnými nákladmi môže byť o niekoľko až niekoľko desiatok percent vyššia. Ak zjednodušene opíšem úlohu „hlavných hráčov“ v procese výstavby, tak úlohou NDS a.s. je zabezpečovať prípravu a výstavbu diaľníc a rýchlostných ciest a úlohou ministerstva, resp. vlády je zabezpečiť zdroje na ich financovanie.

Treba uviesť, že už v čase formovania súčasnej vlády, na jar v roku 2016, boli finančné prostriedky z Eurofondov pre cestné projekty prakticky rozdelené na konkrétne úseky.

V akom ekonomickom prostredí budeme hľadať potrebné finančné prostriedky? V Európe, najmä v Nemecku sa stále viac hovorí o dvojrychlostnej Európe, o hlbšej integrácii, čo si žiada hlbšiu rozpočtovú previazanosť ekonomík krajín. Veľké krajiny ako Nemecko, Francúzsko a Taliansko by mali byť v prvej línii, ak také smerovanie odobria ich obyvatelia v najbližších voľbách. Menšie krajiny doplnia elitu, ak budú dobre hospodáriť, bez vysokých dlhov. Ak by sme boli v skupine viac integrovaných štátov, mohlo by to znamenať, že aj po roku 2020 budeme čerpať Eurofondy. Nevýhodou integrácie je nutnosť znižovať deficit verejných financií.

Avšak pri nedostatočnom poklese deficitu by si vláda pravdepodobne nemohla dovoliť rozostavať viac diaľnic napr. v Turci, na Kysuciach či v Šariši. Deficit klesol vlani z 2,74% na 1,68% a na tento rok je zámer mať schodok 1,29%, pričom prebytok hospodárenia má krajina historicky prvýkrát dosiahnuť v roku 2018 alebo 2019. Uvedené čísla naznačujú pripravenosť SR stať sa súčasťou možno nových integračných procesov, ktoré by viedli k vytvoreniu jadra EÚ. Posudzovať sa bude rast ekonomiky, miera nezamestnanosti, deficit rozpočtu a verejný dlh. Chyby by nás mohli vyradiť z integračného úsilia.

Verejný dlh Slovenska je na úrovni 52% výkonu ekonomiky. Minister financií by súhlasil s rozsiahlejším financovaním diaľnic, len ak sa zmení ústavný zákon o dlhovej brzde a výdavky nepôjdu priamo do dlhu. Opozícia je proti investičnej výnimke, ale súhlasí s „technickou novelou zákona o dlhovej brzde“. Na základe nej by sa štát teraz v čase až mínusových úrokov mohol predzásobiť hotovosťou a ušetril by na úrokoch.

Otázka je, či bude kabinet čakať na nové európske peniaze po roku 2020 a tomu prispôbiť integračné úsilie a prípadne deficit. Alebo sa vláda pustí do verejno-súkromných projektov a výstavba sa bude splácať neskôr za cenu platenia úrokov v budúcnosti. Prípadne sa po dosiahnutí vyrovnaného rozpočtu začne stavať aj na úkor deficitu, čím by sa výstavba niektorých úsekov diaľnic posunula o 1 až 2 roky.

Koncom apríla po zverejnení dobrých hospodárskych výsledkov SR za uplynulý rok a priaznivého vývoja v tomto roku, pán premiér Fico informoval, že vláda má záujem o zvýšenie minimálnej mzdy pracovníkov na 500 eur mesačne, poskytnutie príspevku na mobilitu, nočnú prácu a prácu v nedeľu. Jeden z koalíčných partnerov navrhuje znížiť dane (zvýšenie nezdaniteľnej časti základu dane z 3803 na 4650 eur ročne), druhý zabezpečiť vyplatenie 13. platu. Chybou krásy je skutočnosť, že zatiaľ nikto nespočítal dopady týchto návrhov a teda nevieme či a koľko prostriedkov ostane v štátnom rozpočte na diaľnice. To sú náročné úlohy pre vládnych ekonómov, ktorí by mali na základe prepočtov a analýz prísť s návrhom riešení.

Nepredpokladám, žeby vláda mohla pokryť všetky náklady na prípravu a výstavbu prioritných projektov tak ako boli vyčíslené, ale zrejme by mala zohľadniť záväzky krajiny vybudovať najneskôr do roku 2030 základnú sieť TEN-T. V tejto sieti je okrem diaľnic D1, D2 a D3 rýchlostná cesta R6 a časť R3, od diaľnice D1 smerom k hraniciam s Maďarskom, teda približne v osi Martin - Žiar nad Hronom - Zvolen – Šahy. Medzi prioritnými projektmi sa objavuje chýbajúci úsek na diaľnici D1 medzi Bratislavou a Košicami, D1 Turany – Hubová s predpokladanou čiastkou stavebných nákladov 906 mil. Eur a úseky na diaľnici D3 Žilina Brodno – Kysucké Nové Mesto a Kysucké Nové Mesto – Oščadnica s predpokladanou čiastkou stavebných nákladov na oba úseky spolu vo výške 606 mil. Eur. K projektu, ktoré ležia na základnej osi TEN-T, možno priradiť aj projekt R3 obchvat Krupiny v polovičnom profile s predpokladanou čiastkou stavebných nákladov 67 mil. Eur. V tomto prípade však treba uviesť, že trasa R3 medzi rýchlostnou cestou R1 a hraničným priechodom do Maďarska v Šahách nebola zatiaľ definitívne potvrdená.

Na konferencii zástupcov stavebných spoločností, začiatkom mája 2017 pán minister Érsek povedal, že nemáme zabezpečené peniaze potrebné pre výstavbu všetkých plánovaných diaľnic, či rýchlostných ciest. Ak nemáme finančné krytie, nemôžeme vypísať súťaž. Dodatočné zdroje by štát podľa ministra mohol získať uvoľnením podmienok dlhovej brzdy, ktorá vláde pod hrozbou sankcií bráni výraznejšie zvyšovať zadlženie krajiny.

„Ak neprejde dlhová brzda v Národnej rade, musíme hľadať ďalší spôsob financovania, ako napríklad projekty PPP,“ uviedol pán minister. V rámci projektov verejno-súkromného partnerstva investor cesty postaví a štát mu dielo postupne spláca (zvyčajne 30 rokov).

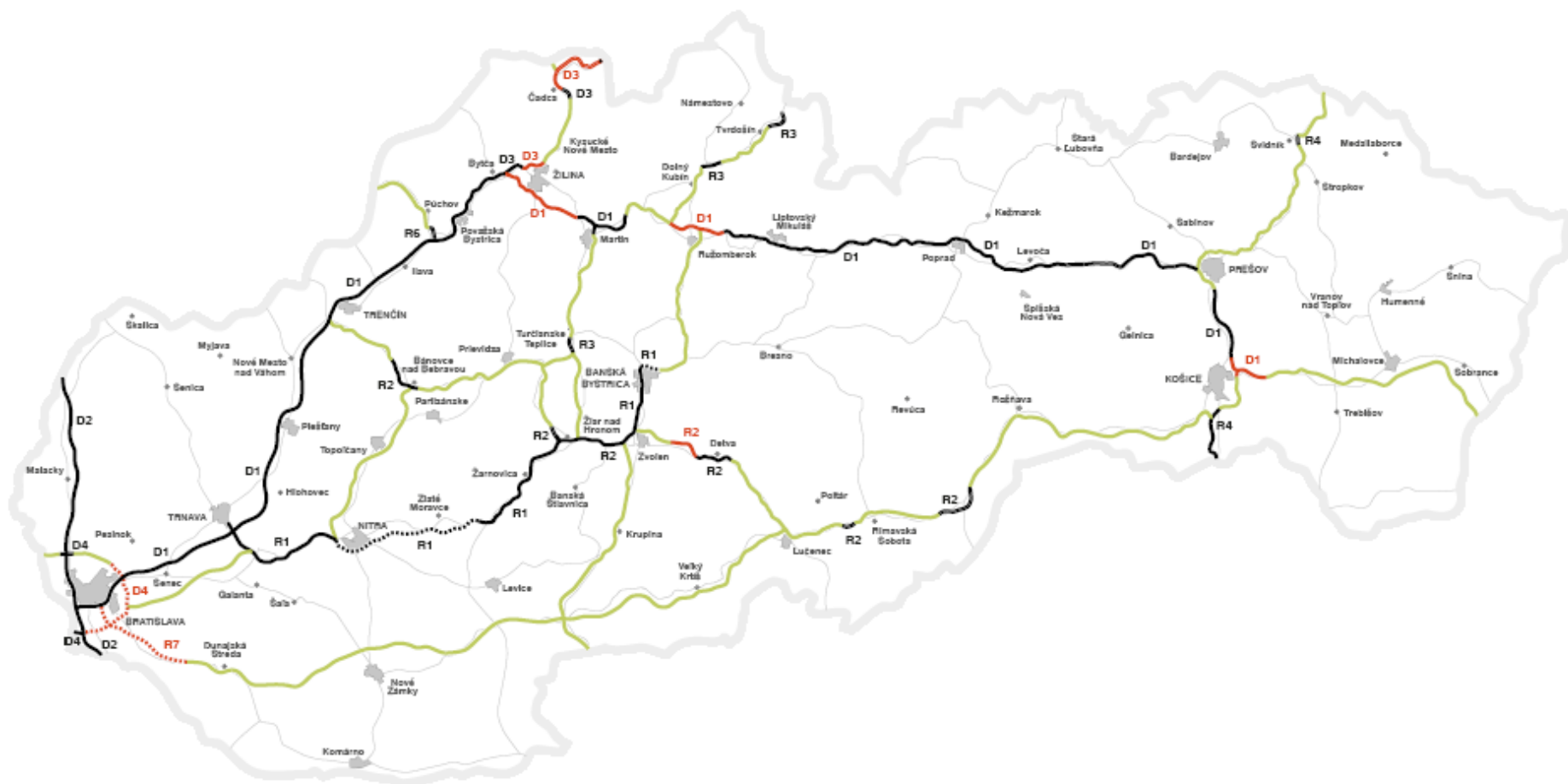
Kde sme s prípravou prioritných stavieb dnes? Mohli by sme začať stavať za predpokladu zabezpečenia ich financovania?

Po analýze informácií o stave prípravy jednotlivých prioritných projektov, ktoré uvádza Národná diaľničná spoločnosť a.s., musím konštatovať, že v prípade vyššie spomenutých projektov, ale i iných projektov zo zoznamu prioritných, je situácia v stave prípravy najmä diaľničných projektov nepriaznivá. V blízkej budúcnosti investor očakáva vydanie záverečného stanoviska MŽP SR, čo znamená, že všetky nasledujúce stupne projektovej prípravy (DSP, DP, 8a) musí nechať vypracovať alebo v lepšom prípade aktualizovať, keďže sa podstatne menilo pôvodné technické riešenie projektov. V praxi to znamená, že z už menovite vyššie spomenutých projektov nemôžeme ani jeden začať stavať pred rokom 2020.

Ak sa pozrieme v zozname prioritných projektov na rýchlostné cesty ukazuje sa, že aj tu príprava projektov zaostáva a nájdú sa len dva alebo tri projekty, ktorých výstavba by mohla začať v roku 2018, ostatné až neskôr. Nech je dôvodom oneskorenej prípravy stavieb čokoľvek (nedostatok peňazí, zmeny stratégie či priorít, neúnosné požiadavky regiónov či obyvateľov dotknutých oblastí alebo personálne zmeny u NDS a.s.), dôsledok je rovnaký. Diaľnice ani rýchlostné cesty na Slovensku v blízkej budúcnosti dobudované nebudú. Dá sa to zmeniť a za akých podmienok? To je otázka prednostne pre investora a možno by si žiadala aj hlbšiu odbornú diskusiu.

Z finančných ukazovateľov NDS a.s. je zrejmé, že doteraz najúspešnejším rokom organizácie bol rok 2015, keď na prípravu, stavebné náklady a ostatné výdavky vynaložila celkom 884 mil. Eur. Treba však doplniť, že išlo o rok, kedy sa finišovalo s výstavbou a aj finančným naplnením operačného programu doprava 2007-2013. Napriek plánom NDS a.s., avšak s prihliadnutím na meškanie viacerých rozostavaných stavieb na diaľnici D1 a takmer nulové začínanie nových stavieb v tomto a budúcom roku nebude tento objem tak skoro prekonaný. Chcem zároveň naznačiť, že kapacita NDS a.s. pripravovať a riadiť súbežné procesy u veľkých investičných projektov je zrejme limitovaná a podstatné urýchlenie výstavby by mohlo priniesť začatie nových PPP projektov. Do akej výšky sa však môžeme zadlžiť, pri takejto forme výstavby, závisí od rozhodnutia Ministerstva financií SR odobreného rozhodnutím vlády SR.

Sieť diaľnic a rýchlostných ciest SR



Odborný seminár
PERSPEKTÍVY DOSTAVBY DIAĽNIČNEJ SIETE V
SLOVENSKEJ REPUBLIKE

31. květen 2017
Žilina

Logistický význam územního
celku TRITIA

Ing. Pavel Bartoš, FITE a.s.
předseda představenstva FITE a.s.
prezident Sdružení pro rozvoj MSk

Klíčové pojmy

2

- Vymezení území
- ESÚS TRITIA
- Jantarová stezka
- Morava – křižovatka dopravních a ekonomických zájmů
- Rozvoj hospodářství a doprava
- Doprava a ekologie
- Skutečná ochrana přírody a „zelené zájmy“
- Plynulost dopravy
- Partnerství a spolupráce

Vymezení širšího území

3

Moravskoslezský kraj již není osamocený územní celek, ale od února 2013 je součástí

**„Evropského seskupení územní spolupráce
(ESÚS) TRITIA“**

zahrnuje následující samosprávné celky:

Žilinský samosprávný kraj (Slovenská republika)

Slezské vojvodství (Polsko)

Opolské vojvodství (Polsko) vystoupilo v r. 2017

Moravskoslezský kraj (Česká republika)

Území TRITIA

4



Jantarová stezka Vídeň - Krakov

5



Území TRITIA – při založení

6

- **ESÚS TRITIA má právní subjektivitu**
- **Založeno v roce 2013**
- **Území o ploše přibližně 34 000 km²**
- **Celkem téměř 8 milionů obyvatel**
- **7 veřejných univerzit**
- **Územím TRITIA vede baltsko-jadranský dopravní koridor**
- **Silný průmyslový region**
- **Velký potenciál v oblasti cestovního ruchu**

Území TRITIA – současný stav

7

- **ESÚS TRITIA má právní subjektivitu**
- **Založeno v roce 2013**
- **Území o ploše přibližně 24 600 km²**
- **Celkem téměř 6,6 milionů obyvatel**
- **6 veřejných univerzit**
- **Územím TRITIA vede baltsko-jadranský dopravní koridor**
- **Silný průmyslový region**
- **Velký potenciál v oblasti cestovního ruchu**

TRITIA - Slezské vojvodství

8

- **Rozloha: 12 333,1 km²**
- **Počet obyvatel: 4 620,624**
- **Hustota osídlení: 370 obyvatel na km²**
- **Regionální sídlo: Katowice**
- **Průmyslový región – nerostné bohatství (uhlí a minerály), hutnictví, strojírenství, energetika, automobilový průmysl a další**
- **Přírodní krásy - Slezská vysočina, Krakowsko-Częstochowska vysočina, Beskydy**
- **Bohaté turistické a rekreační možnosti, možnosti poznávání**

TRITIA – Žilinský samosprávny kraj

9

- **Rozloha: 6 808,7 km²**
- **Počet obyvateľ: 690 121**
- **Hustota osídlení: 101,4 obyvateľ na km²**
- **Sídlo kraja: Žilina**
- **Průmyslový region – strojírenství, automobilový průmysl, stavebnictví, papírnictví, energetika, služby**
- **Přírodní krásy - národní parky- Tatranský národní park, Národní park Nízke Tatry, Národní park Malá Fatra a Národní park Velká Fatra**
- **Bohaté turistické a rekreační možnosti, možnosti poznávání**

TRITIA – Moravskoslezský kraj

10

- **Rozloha: 5 426,8 km²**
- **Počet obyvatel: 1 260 503**
- **Hustota osídlení: 230 obyvatel na km²**
- **Regionální sídlo: Ostrava**
- **Průmyslový región – nerostné bohatství (uhlí a stavební suroviny), hutnictví, strojírenství, energetika, automobilový průmysl, chemický a dřevozpracující průmysl, služby a další**
- **Přírodní krásy - Beskydy, Jeseníky, oderské vrchy**
- **Bohaté turistické a rekreační možnosti, možnosti poznávání**

Území TRITIA - společné problémy

11

- Zatím stále nedostatečná komunikace mezi regiony – nevyužívá se existující potenciál
- Nepodařilo se zatím využít přímého napojení na finanční rozpočet EU
- Velká vzdálenost od hlavních měst všech tří zemí
- Silná orientace na těžební průmysl (černé uhlí) a těžký průmysl
- Relativně vysoká nezaměstnanost
- Nezbytnost revitalizovat a modernizovat průmysl
- Nedokončená výstavba páteřní dopravní infrastruktury, ale staví se
- Problematické životní prostředí, zejména ovzduší
- Existence starých ekologických zátěží
- Špatný mediální obraz

Území TRITIA - CÍLE

12

ESÚS TRITIA bylo založeno k usnadnění a rozšíření příhraniční, nadnárodní a meziregionální spolupráce mezi jeho členy s cílem posilnit hospodářskou a sociální soudržnost, zejména prostřednictvím realizace projektů nebo programů územní spolupráce s následujícími cíli:

- **Usnadnění každodenního života obyvatel území Seskupení TRITIA**
- **Vytvoření příhraniční soudržnosti na úrovni celého území**
- **Realizace projektů za účelem společného strategického rozvoje**

Území TRITIA – ÚKOLY VE ČTYŘECH HLAVNÍCH OBLASTECH



13

K dosažení těchto cílů ESÚS realizuje úkoly ve čtyřech hlavních oblastech:

- **Doprava**
- **Hospodářství**
- **Cestovní ruch**
- **Energetika se zaměřením na obnovitelné zdroje energie**

Území TRITIA – ÚKOLY V PĚTI DOPLŇKOVÝCH OBLASTECH

14

- **Kultura**
- **Životní prostředí**
- **Lidské zdroje, vzdělávání včetně úzké spolupráce s vysokými školami**
- **Spolupráce veřejných institucí i v oblasti realizace výměny osob a zkušeností v rámci mezinárodních stáží**
- **Sport**

Úkoly ESÚS TRITIA zaměřené na identifikaci, propagaci a implementaci programů, projektů a společných rozhodnutí

15

- Podpora podnikání, zejména MSP a přeshraničního obchodu
- Podpora a zlepšení společné ochrany přírodních zdrojů
- Prevence před přírodními a technologickými ohroženími
- Podpora a zlepšení společné ochrany kulturního dědictví
- Podpora spojení mezi městskými a venkovskými oblastmi
- Zlepšení přístupu ke službám, dopravním, informačním a komunikačním sítím a také k příhraničním systémům a zařízením dodávajícím vodu a energii a nakládání s odpady
- Podpora v odvětvích jako jsou ochrana zdraví, kultura, cestovní ruch a vzdělávání
- Podpora spolupráce, včetně administrativní a právní, mezi obyvateli a institucemi na území Seskupení

ESÚS TRITIA – příležitosti

16

- **Spolupráce v oblasti výstavby dopravní infrastruktury:**
 - **Dálniční a silniční**
 - **Železniční (osobní, nákladní, vysokorychlostní, širokorozchodná)**
 - **Letecká – spolupráce při využívání a rozvoji regionálních letišť**
 - **Vodní – kanál D-O-L, propojení na Vislu a Váh (propojení na evropské vodní cesty a námořní přístavy)**
- **Spolupráce při budování dopravní obslužnosti**

ESÚS TRITIA - Rozvoj hospodářství a doprava

17

- **Dopravní infrastruktura a dopravní obslužnost jsou jedním z rozhodujících faktorů rozvoje hospodářství, zaměstnanosti a životní úrovně**
- **Rychlost a plynulost dopravy je jeden ze základních předpokladů konkurenceschopnosti a efektivity podnikání**
- **Usilujme společně o napojení celého regionu TRITIA o napojení na evropskou dopravní síť**
- **Využijme polohu pro vytvoření logistického uzlu evropského významu**
- **Využijme historickou příležitost!**

Partnerství a spolupráce

18

- **Nezastupitelná úloha vlivných lokálních organizací jako Sdružení pro rozvoj MSk, Sdružení pro rozvoj Zlínského kraje, krajské hospodářské a obchodní komory aj.**
- **Partnerství je nástrojem kontinuity při změnách politických reprezentací**
- **Dlouhodobá tvorba efektivních strategických rozvojových dokumentů – prioritně doprava, vzdělávání, územní plánování, věda a výzkum, zaměstnanost (pakty zaměstnanosti)**
- **K efektivnímu partnerství je nezbytné najít odvahu – čím silnější partner, tím větší odvaha**

DĚKUJI ZA POZORNOST

AUTOSTRÁDU „Via Czecho-Slovakia“ MIMOVLÁDKY ONESKURUJÚ O 15 ROKOV. BAŤA BY IM URČITE NEDAL ANI KORUNU PODPORY.

Ján Misura, riaditeľ SOPK Žilina

Baťa a Československá dopravná spoločnosť naprojektovali pre potreby ekonomiky diaľnicu Plzeň-Praha-Brno-Zlín-Žilina-Martin-Ružomberok-Košice-Mukačevo v roku 1936. Mala to byť hlavná, nosná autostráda republiky. Odbočka D2 bola plánovaná z Brna do Bratislavy. Československá socialistická republika tento projekt prevzala a na Slovensku ho rozšírila o prioritu diaľnice Bratislava-Košice s pripojením na diaľnicu D1/E50 Praha-Košice v Trenčíne alebo Púchove. Ani po prevrate 1989 a rozdelení ČSFR v roku 1993 sa priority Slovenskej ani Českej republiky nezmenili.

Dokonca tieto diaľnice boli Európskou úniou ako hlavné multimodálne cestné paneurópske koridory TEN-T (Core Corridor TEN-T) potvrdené ako prioritné do výstavby a s možnosťou financovania z ISPA fondov alebo kohéznych fondov, na konferenciách na Kréte a v Helsinkách v devädesiatych rokoch XX. storočia. Keď Dzurindova koalícia zastavila alebo zabrzdila výstavbu rozostavaných úsekov diaľnic D1/E75/E50 z Bratislavy do Košíc po roku 1999 v podstate na 10 rokov, Slovenská obchodná a priemyselná komora Žilina žiadala kontinuitu, ale podnikatelia, kapitalisti neboli pravicovou vládou vypočutí. Nevyužili ani výhodné európske fondy ISPA. V diaľniciach realizovali antieurópsku politiku. Rozvoj Slovenska spomalili o 10 rokov a napojenie diaľnicou D49/R6 a E75/D3 na západné štáty Európskej únie doteraz neexistuje. Pritom tým smerom existuje okolo 70% exportu, obchodu. To už spôsobuje napríklad denne kolapsy v doprave v Čadci z Bratislavy, z Košíc v smere na Ostravu. V rámci tohto obdobia sme prioritne postavili diaľnice okolo Tornale, Ožďany, Svidník, atď., stavali sme D1 po roku 2010 prioritne od východu ako keby sme čakali investorov hlavne z Afganistanu. Na všetkých týchto úsekoch je menšia intenzita dopravy ako na E50 po Strečnom. Pritom úsek Martin – Žilina s 30 000 autami za deň je po Bratislave najviac zaťažovaný sa do reálnej výstavby dostal až v roku 2015 (Dzurindová vláda napriek odporúčaniam a protestom SOPK Žilina zastavila výstavbu v roku 2002, začalo sa pôvodne 1998).

V roku 2000 SOPK Žilina spolu s Hospodárskou komorou v Zlíne žiadali formou spoločného memoranda o prioritu výstavby diaľnice medzi Prahou a Košicami v trase cez Zlín a napojením sa na slovenskú D1 v Púchove. Ministri komory vypočuli a v roku 2004 podpísali dohodu medzi SR a ČR o diaľnici D49/R6 Púchov-Zlín-Hulín. Avšak doteraz sa okrem križovatky k R6/D49 na Slovensku nepostavilo nič. V Česku je to podobné. Na začiatku tam „zapracovali“ mimovládky. Na trase z Prahy, resp. z Bratislavy do Košíc taktiež mimovládky brzdia úsek E50/D1- Core Corridor Turany-Hubová. Pre predstavu je to medzi Martinom a Ružomberkom pri Kľačanoch. Preto Vám prezentujeme otvorený list ministrom SR. Tomáš aj Jan Baťa by boli smutní z aktivít mimovládok v Česku aj na Slovensku pri diaľnici E50, D49.

Otvorený list Žilinskej regionálnej komory SOPK ministerstvám dopravy a životného prostredia SR.

TUNEL KORBELKA NA D1/E50 NIE JE PRE ĽUDÍ, PRÍRODU NAJLEPŠIE RIEŠENIE
Stanovisko k úseku „Diaľnice D1/E50 TURANY-HUBOVÁ“, ktorá patrí do siete „Core Corridor“ TEN-T

Vážené ministerstvá,
a posteriori sme sa z médií ako SOPK Žilina dozvedeli o prerokúvaní návrhu rozsahu hodnotenia pre zmenu navrhovanej činnosti „Diaľnica D1/E50 Turany-Hubová“.... o posudzovaní vplyvov na životné prostredie, atď.

Áno, môžete argumentovať, že ste plnili literu zákona, avšak ŽRK SOPK nie je až taká „mini“ inštitúcia ako niektoré prizývané subjekty. SOPK v Žilinskom kraji (Turiec, Liptov, Orava, Považie, Kysuce) reprezentuje 80 % produkcie HDP v kraji a 85 % exportu podnikateľov, firiem. Je najväčším združením aj podľa počtu členov, ktoré reprezentuje firemnú, obchodnú a priemyselnú komunitu v kraji aj v SR. Z toho dôvodu si vás dovoľujeme požiadať, aby ste nás neobchádzali pri verejných, odborných prerokovávaníach, ak sa to týka D1, D3, R3, R1, úsekov Turca, Oravy, Liptova, Kysúc, Považia.

Zdôvodnenie: SOPK podľa stanov napomáha zľadovať záujmy svojich členov, zhromažďuje a rozširuje poznatky o ekologických a ekonomických podmienkach, propaguje ekologicky vhodné formy podnikania, atď. Diaľničná infraštruktúra, jej príprava, priority, financovanie, výstavba sa našich členov imanentne dotýka. Zásadne vplýva na náklady firiem, investorov, malých a stredných podnikateľov, a teda aj na životné prostredie. Najskôr stručne do histórie, pretože kto ju nepozná opakuje chyby a ľahko podlieha manipulácii z mimovládok, atď.

Škody spôsobované podnikateľom a investorom, pretože ministerstvá nepočúvali od roku 2000 hlas a návrhy na priority od ŽRK SOPK týkajúce sa D1, D3, R3:

- » **zatváranie dopravy pod Strečnom na E50** – je to problém v súčasnosti, pretože od roku 2002 do roku 2015 „fungovalo“ odkladanie výstavby tunela D1 do Martina s intenzitou dopravy 30-tisíc áut/deň;
- » nedokončená R3 (projektovaná vedľa „betónového tankodromu“ 1/65) a **havária cesty medzi Martinom a Kremnicou** (v lete 2016 voda zaliala tento úsek a odvtedy je uzavretý, lebo strhlo cestu) na hlavnom európskom koridore – „Core Corridor“ z Martina do Šiah, Budapešti;
- » **havária mosta nad železnicou v Čadci na E75, „Via Adriatica/Baltica“** v roku 2009 na Core Corridor VI. TEN-T – most síce v priebehu niekoľkých mesiacov opravili, ale 80- až 100-kilometrové obchádzky spôsobili podnikateľov dodatočné náklady a škody;
- » **havarijný stav iného mosta na E75 v Čadci** nad riekou od roku 2014;
- » **havária mosta pred Nižnou** na „Comprehensive Corridor“ TEN-T v roku 2015 – most je síce už opravený, problém je však v tom, že o jeho havarijnom stave sa vedelo už predtým, no problém sa riešil, až keď nastala havarijná situácia a to sa deje aj na iných problematických miestach.

Kto zaplatí firmám a zamestnancom vyššie náklady? Pozoruhodné je, že je to všetko v Žilinskom kraji alebo sa ho to dotýka. A pritom sme postavili rýchlocestu prioritne do Maďarska (Milhošť) bez koordinácie (bývalý veľvyslanec Maďarska mi spomenul, že Maďarsko upozornilo Slovensko, že momentálne nebude stavať štvorpruh do Košíc) pre nízku intenzitu dopravy dvakrát a viac nižšiu ako hore uvedené úseky. Preto žiadame vziať na vedomie seriózne naše návrhy.

STANOVISKO, sedem „statočných“ argumentov ŽRK SOPK k „Diaľnici D1/E50 TURANY-HUBOVÁ k Správe o hodnotení vplyvov.....“

1. Nesúhlasíme s výstavbou diaľnice D1 v úseku Turany – Hubová podľa variantu V2 – s tunelom Korbeľka.

2. Podporujeme povrchové varianty výstavby aj preto, aby sa efektívne využili doteraz vynaložené štátne a európske financie na prípravné práce z daní podnikateľov a Európskej komisie (a sú to aj slovenské financie, pretože tam odvádzame financie). Výber variantu nechávame na ministerstvo dopravy. Zbytočne by sa zabrala ďalšia orná pôda. Je to ekonomické a ekologické?

3. Stratia sa strategické zásoby pitnej vody vo Veľkej Fatre pre ľudí Turca, Oravy, ale aj celého Slovenska, ktoré sú väčšie ako v Malej Fatre (tam sa prekračujú povolené hodnoty arzénu). Argumentácia, manipulácia s nivelitou tunela zdá sa účelová. Je to ekonomické a ekologické?

Pýtame sa: Zmenili sa zemetrasením, atď. geologické podmienky? Pred 37 rokmi sa tunel Korbeľka neodporúčal pre zložité geologické zloženie, ktoré je vhodné ako zásobáreň pitnej vody, a nie pre tunel. Na 10 stranách (44, 55,..., 208) sa vôbec neberú do úvahy texty uvedené v správe v prospech ochrany vodných zdrojov. Či je to úmyselne, alebo neúmyselne, výsledkom budú vyvolané vyššie náklady pre daňových poplatníkov – obyvateľov a podnikateľov. Samozrejme, to už bude mimo rozpočet tunela v inej kolónke, a to je manipulácia. Alebo je cieľom „formou zlikvidovať podstatu“ – presadiť za každú cenu tunel Korbeľka? A čo deti a vnuci, keď budú bez vody? **Alebo „po nás potopa“** – nám je to jedno podľa najnovšej „modernej“ globalizovanej etiky a morálky? Odporúčame k vode si prečítať kapitolu v Ústave SR alebo závery rokovania predstaviteľov EÚ v Bratislave k vode a vodným zdrojom. Bez vody vyhynie život ľudí aj zvierat, čo niekto tak preferuje pri tejto diaľnici.

4. Odstrašujúci prípad je tunel Višňové do Martina. Tam sa nemyslelo, ako zastaviť večný únik vody. Neodporúčame však zvýšiť náklady už aj tak drahšieho tunela Korbeľka, ale postaviť lacnejší **povrchový variant bez tunela Korbeľka, ktorý bude aj rýchlejší v prevádzke.**

5. Povrchový variant, v ktorom ministerstvo dopravy SR, NDS, ...splnilo podmienky Európskej komisie z hľadiska ekológie-2012..., je ekologický aj ekonomický.

6. Porovnávanie váh jednotlivých kritérií pri všetkej pozitívnej snahe organizátora expertov považujeme za subjektívne, pretože medzi expertmi nie je ani jeden expert na socio-ekonomické vplyvy, ktorým by sa priradila váha, kde by sa zohľadnilo kritérium rozvoja sociálneho a ekonomického prostredia, kde sa nachádza aj vplyv na obchodnú a priemyselnú komunitu, podnikateľské prostredie, kde sú aj naši členovia, firmy a ich zamestnanci. Alebo diaľnice stavíme pre úradníkov komory, ministerstiev, neziskových organizácií,...?

Úsek D1/E50 Turany – Hubová je „Core Corridor TEN-T“ „Via Czecho-Slovakia“ Brest – Paríž – Norimberg – Praha – Brno – Martin – Ružomberok – Košice – Ukrajina (z Bratislavy hlavný európsky koridor VA). Trasu E50 cez Kraľovany schválila Európska komisia – prečo niekto v SR zdržiava výstavbu formálne? Kto v roku 2002 rozšíril Národný park Veľká Fatra do trasy budúcej diaľnice D1, aby boli problémy so stavbou modifikovaného povrchového variantu?

7. Pri posudzovaní vplyvov výstavby úseku D1/E50 Turany-Hubová sa podiel zásadných vplyvov na podnikateľov a obyvateľov podľa nášho názoru umelo znížil, pretože výstavba tunela Korbeľka spôsobí neskoršie začatie výstavby úseku Turany – Hubová – dôsledkom budú vyššie náklady pre firmy a investorov

nielen v kraji, ale aj na východnom Slovensku, riziko nedostatku vody pri meniacej sa globálnej klíme, atď.

Zhrnutie: Na základe uvedených skutočností nesúhlasíme s poradím variantných riešení výsledkov hodnotenia. **Navrhujeme realizovať povrchový variant bez tunela Korbeľka**, ktorý predbežne akceptovala Európska komisia. Žiadame materiál prepracovať a doplniť relevantnejšie kritériá, objektivizovať ich váhy (niekoľkonásobne, akoby účelovo premrštená váha kritérií vplyvujúcich na prírodu), započítať dôsledne náklady na projektovanie tunela Korbeľka, podrobný geologický prieskum, atď. a započítať váhu, náklady na údržbu tunela so všetkými režijnými nákladmi. **Objektivizovať podhodnotené náklady na tunel Korbeľka a vyčíslit' vysoké riziko škôd po strate vodných zdrojov** (prírodné bohatstvo SR), **následné náklady a zdravotné riziká** pre obyvateľov a zamestnancov firiem.

Pre firmy, podnikateľov je **dostavanie úseku D1/R3/E50 Turany – Hubová prioritá. Pri povrchovom variante je to rýchlejšie, ekonomickejšie, ekologickejšie.** So zapracovaním opatrení na ochranu životného prostredia variant bez tunela Korbeľka plní kritériá a hlavne neohrozuje zásoby pitnej vody (viď príklad v septembri 2016, keď - celé Brno malo vo vodovode závadnú vodu) a teda zabezpečuje sociálny, zdravotne nezávadný ekonomický rozvoj.

Prečo je tam aj R3 – „Via Balt-Orient“? Pretože úsek Martin – Turany – Hubová je peáž / súbeh D1 a R3 (Dolný Kubín-Hubová-Martin-Kremnické Bane-Zvolen-Šahy). **Význam tohto úseku je dvojnásobný.** Alebo nie? Úsek má predpoklad aj na prioritu cez PPP projekt.

Žiadame **začať** výstavbu povrchového variantu D1/E50/R3 Turany – Hubová v roku **2017.**

Úsek spíňa všetky kritériá: intenzita dopravy, hlavný európsky koridor, peáž D1 a R3.

Z hľadiska týchto kritérií nepoznáme prioritnejší úsek výstavby v SR okrem D4/E75, R7 pri Bratislave (staví sa cez PPP) a D3/E75 Brodno – Kysucké Nové Mesto, Svrčinovec – Čadca (tender), tunela Soroška na R2, úsek R3 Martin – Kremnica.

Poznámka k neziskovkám, botanickým záhradám a podobným subjektom, ktoré svojimi aktivitami niekoľkokrát spôsobili prepadnutie financií určených ministerstvom dopravy a vládami SR na tento úsek:

Tieto organizácie a združenia rady prijímajú financie od podnikateľov, od štátu, zo zahraničia, atď. , ktoré musí ale podnikateľ najskôr vyprodukovať. Pritom pri tomto úseku D1 Turany – Hubová od roku 2008 zvyšujú náklady podnikateľom svojimi aj idealistickými, virtuálnymi pripomienkami, návrhmi posielanými Európskej komisii. To spôsobuje odklad výstavby a následne 7-krát viac mŕtvych ľudí ako medveďov. Európske fondy určené na tento úsek sa použili na menej ekonomicky efektívne úseky. Je to cieľ, alebo je to inak?

Mimovládky boli hyperaktívne pri D4 a R7, čo formálne odložilo začiatok výstavby D4 a R7, ktoré tak nutne potrebujú obyvatelia aj podnikatelia celého Slovenska, nielen občania Bratislavy a kraja. Kontrakt D4 a R7 je viac ako dvakrát lacnejší v ročných poplatkoch PPP než PPP projekt Nitra – Tekovské Nemce plus Banská Bystrica so skoro rovnakou dĺžkou. D4 a R7 je navyše v urbanizovanom území s mostom cez Dunaj, teda reálne by mal byť drahší v ročných poplatkoch cez PPP. Podozrivé je, že mimovládky nie sú a neboli tak hyperaktívne pri úseku R1 cez Národný park a Naturu v Nízkych Tatrách. (Jedna mimovládka dokonca navrhuje zrušiť Národný park Nízke

Tatry!?) Preto tretí sektor stratil dôveryhodnosť a jeho argumenty by mali mať tomu primeranú váhu. Pritom nespochybňujeme dôležitosť existencie R1 medzi Nitrou a Tekovskými Nemcami a obchvat Banskej Bystrice.

Aj keby kontrakt D4 a R7 mal dvakrát vyššiu cenu ako je v súčasnosti zazmluvnená, aj tak by bol dostatočne efektívny vzhľadom na intenzitu dopravy v porovnaní s inými úsekmi rýchlostných ciest na Slovensku.

PERSPEKTÍVY DOSTAVBY DIAĽNIČNEJ SIETE V SLOVENSKEJ REPUBLIKE

ODBOBNÝ SEMINÁR



VÝTVARNÉ
UMENIE
SEVERNÉHO
SLOVENSKA
výtvarná agentúra

Kolekcia kníh
Výtvarné umenie
severného Slovenska
v darčekom
balení.



Vincent Hložník,
Marian Capka,
Gustav Švábik -
Macvejsa,
František Hübel,
Generácia '74,
Ivan Köhler



Publikácie zakúpite v Považskej galérii umenia v Žiline (Štefánikova 2, 010 01 Žilina, www.pgu.sk)
alebo vo Výtvarnej agentúre A1 v Žiline (Predmestská 90, 010 01 Žilina, www.va1.sk)

VÝTVARNÁ AGENTÚRA A1
Predmestská 90, 010 01 Žilina, tel.: 041/562 00 88
E-mail: va1@va1.sk, www.va1.sk

LOGISTICKÝ MONITOR

internetové noviny pre logistiku / internet news for logistics

www.logistickymonitor.sk



Terminológia a legislatíva - Publikácie - Konferencie a výstavy
Web linky/logistické organizácie - Média monitor - Autorské príspevky
Inzerácia - Diskusia - Kontakty - Vyhľadávanie informácií



A-TRANS

PREDMESTSKÁ 90
010 01 ŽILINA, SLOVAKIA
TEL.: +421 41/562 44 48
+421 41/562 69 43
FAX: +421 41/562 44 29
www.a-trans.sk
E-mail: atrans@a-trans.sk

**ZASIELATEĽSTVO
NÁKLADNÁ DOPRAVA**



LOGISTICKÝ MONITOR

INTERNETOVÉ NOVINY PRE LOGISTIKU

